3017

POLISH & ENGLISH PUBLICATION • FREE DECALS

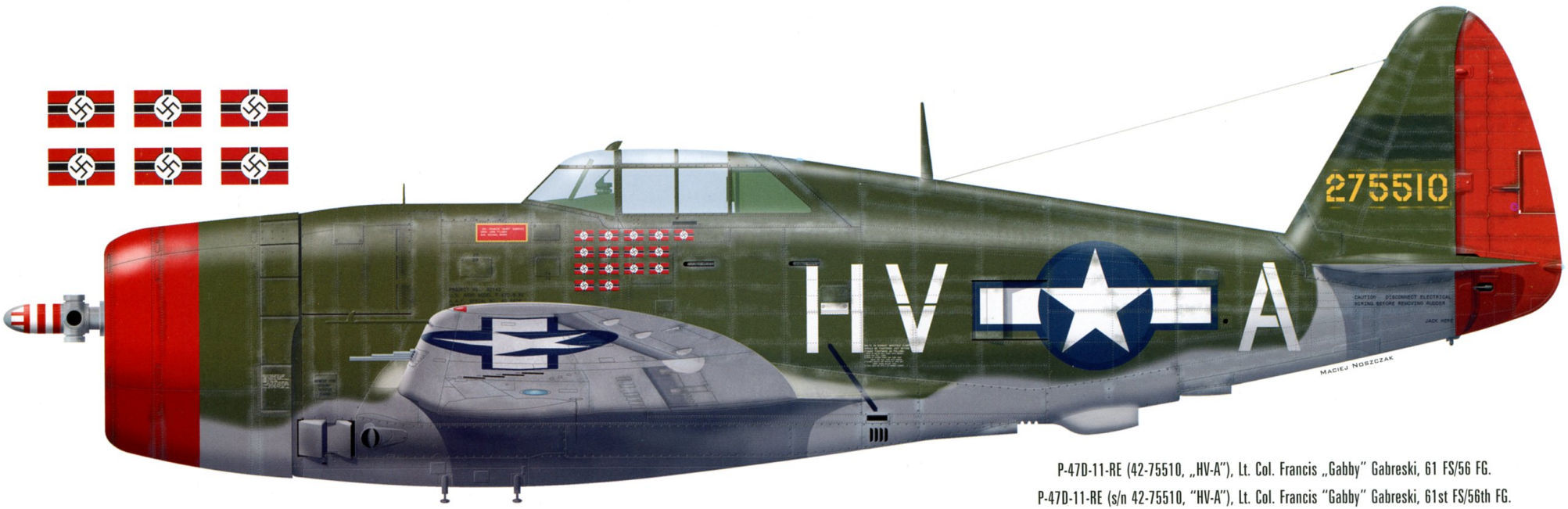
17

Tomasz Szlagor
Krzysztof Janowicz

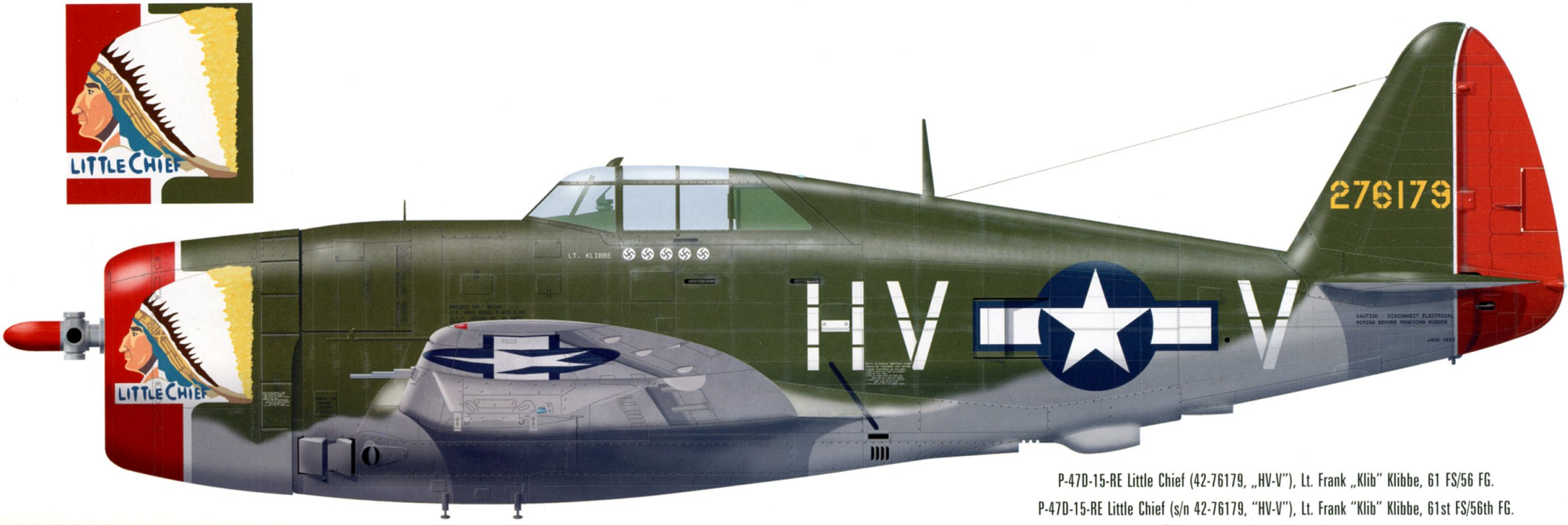
Republic P-47 Thunderbolt

vol. I

KAGERO



P-47D-11-RE (42-75510, „HV-A"), Lt. Col. Francis „Gabby" Gabreski, 61 FS/56 FG.
P-47D-11-RE (s/n 42-75510, "HV-A"), Lt. Col. Francis "Gabby" Gabreski, 61st FS/56th FG.



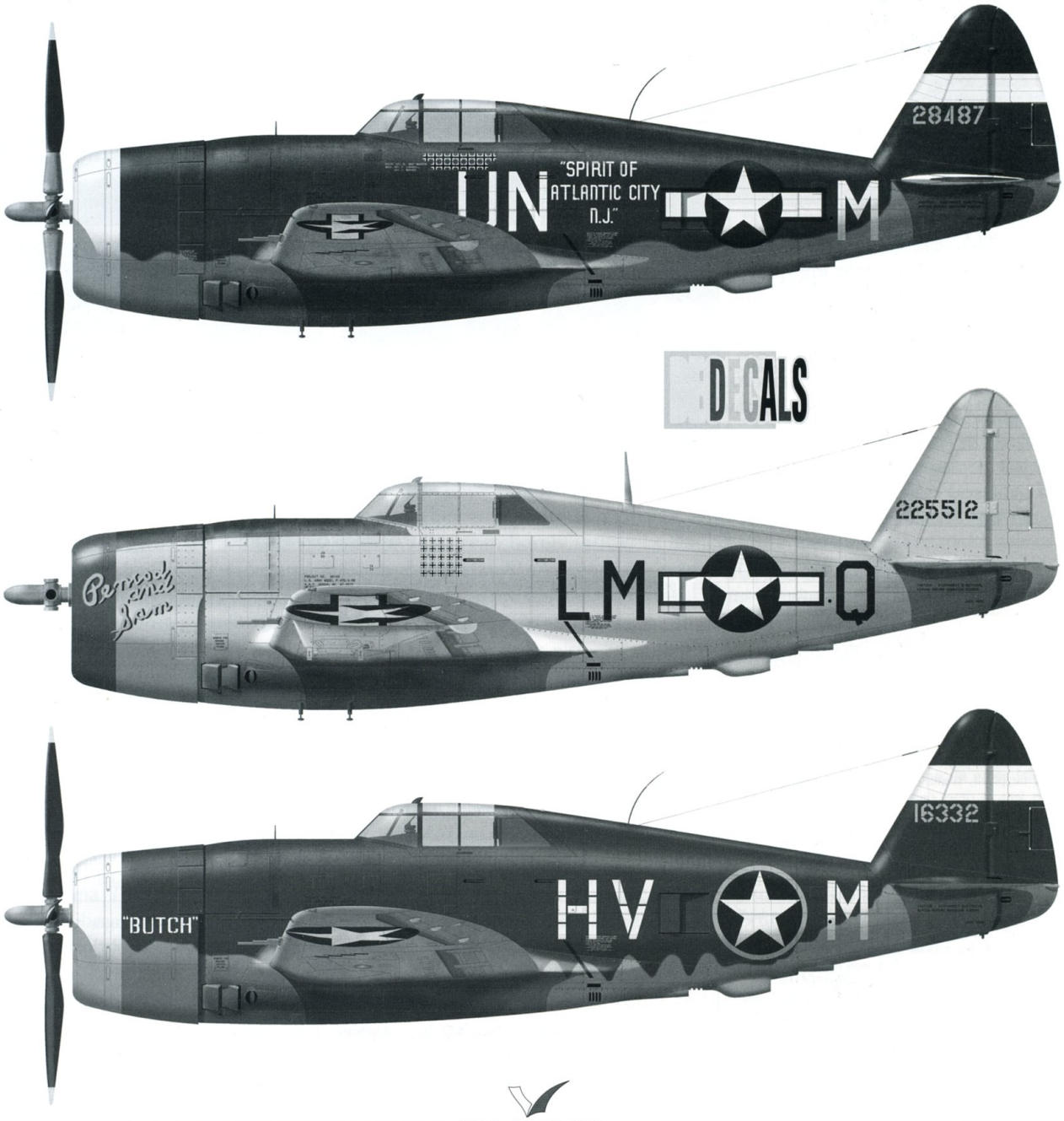
P-47D-15-RE Little Chief (42-76179, „HV-V"), Lt. Frank „Klib" Klibbe, 61 FS/56 FG.
P-47D-15-RE Little Chief (s/n 42-76179, "HV-V"), Lt. Frank "Klib" Klibbe, 61st FS/56th FG.

Tomasz Szlagor
Krzysztof Janowicz

Republic P-47

Thunderbolt

vol. I



DECALS

KAGERO

Od Autorów

W imieniu Wydawnictwa oraz swoim pragniemy zaprezentować szanownym Czytelnikom kolejną pozycję Kagero z serii Monografie, traktującą o jednym z najważniejszych samolotów II wojny światowej – P-47 Republic Thunderbolt. Jako myśliwiec eskortujący, samolot szturmowy, a nawet ratowniczy, brał on udział w działaniach bojowych praktycznie na wszystkich frontach tej wojny. Zapis jego dokonań to niezwykła historia samolotu, początkowo niechcianego przez nikogo, który z czasem, jak żaden inny samolot, symbolizował potęgę amerykańskich sił powietrznych nad polami walki II wojny światowej. To również, jeśli nie przede wszystkim, historia o pilotach, ludziach często zdumiewająco młodych. To historia o ich trudzie i poświęceniu, błyskotliwych sukcesach i bolesnych porażkach, o ich strachu, czasem poczuciu bezsilności, ale także radości i dumie z wykonanego zadania.

Mamy nadzieję, że dzięki tej publikacji odkryjecie Państwo Thunderbolta na nowo. Zgodnie z tradycją serii, Czytelnik będzie miał okazję zapoznać się z rozwojem konstrukcji samolotu. Niewątpliwie ta część okaże się pomocna dla tych z Państwa, którzy szczególnie dbają o wierne oddanie detali konstrukcyjnych w swoich modelach. Temu celowi służą również załączone liczne rysunki techniczne w skali 1/48 i 1/72 oraz rzuty i profile barwne. Dużo uwagi poświęciliśmy części traktującej o zastosowaniu bojowym, wspartej licznymi relacjami pilotów latających na P-47, jak również ich przeciwników. Całość jest bogato ilustrowana zdjęciami, wśród których wiele publikowanych jest po raz pierwszy.

Szczególne podziękowania należą się panu Neilowi Page'owi, który po raz kolejny użyczył swojej rozległej wiedzy na potrzeby tejże publikacji.

Autorzy

From the Authors

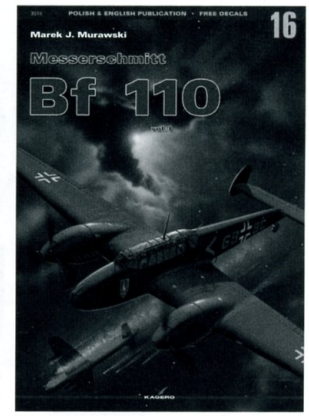
On behalf of the Publishing House Kagero and the authors themselves, we are pleased to recommend the latest publication of the Monographs series, dealing with the famous *'Jug'* – the P-47 Republic Thunderbolt. Fulfilling the roles of an escort fighter, a fighter-bomber (in which it excelled), and even an air-sea rescue service aircraft, P-47 was present on practically all important fronts of the WWII. Its operational record makes a thrilling story of an aircraft, initially barely wanted by anyone concerned, which soon came to epitomize the American air power over the battlefields of Europe and Pacific. It's also, or should we say first of all, the story of the men who flew it in combat, the men usually surprisingly young by our modern, peace-time standards. It's about their hardship and devotion, stunning victories and heartrending defeats, their fear, at times despair, but nonetheless about the prevailing joy and pride of fighting for the right cause.

We sincerelly hope that this book will make our readers re-discover the rugged „Thunder Monster". Following the pattern set by previous publications of this series, a seperate section on the developement of the aircraft can be found in the opening pages of this monograph. It will surely serve well to those of our readers who as modellers value high precision in details. For the very same purpose the text is supplemented by numerous drawings in 1/48 and 1/72 scale, as well as colour profiles. Much effort was put into reviving the herewith presented concise combat history of the Thunderbolt, illustrated by numerous quotes from the pilots who flew it, as well as from their adversaries. The book also sports an outstanding selection of photographs, among them shots never published before.

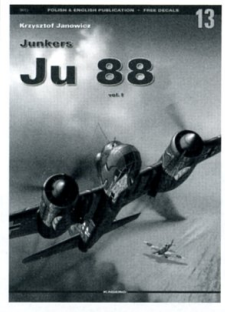
We are deeply grateful to Mr Neil Page who yet again rendered his invaluable assistance in editing and improving the comtent of this book.

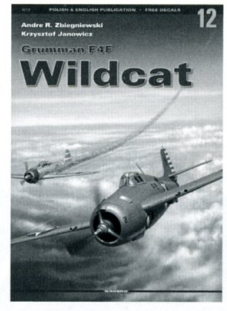
Authors

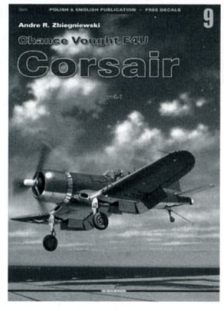
NOWOŚCI • NEWS

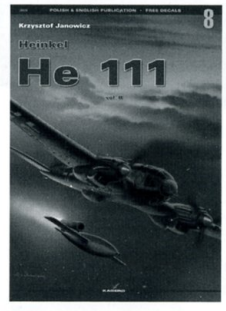


POLECAMY • RECOMMENDED









Podziękowania

Chciałbym niniejszym wyrazić serdeczne podziękowania dla tych, którzy pomagają mi zdobywać materiały, jak również służą radą i pomocą: dla Stuarta Burlinga z Wlk. Brytanii, Johannes'a Rittera z Niemiec, Alexa Smarta z Wlk. Brytanii, Szymona „Gizmo" Tetery, Gonzalo Yébenes'a z Hiszpanii – oraz Ani, która wspiera mnie niestrudzenie.

Tomasz Szlagor

Acknowledgements

I would like to thank all the people who have been helping me in my present and previous researches, proof-read for me, or assisted in any other way, especially Stuart Burling (UK), Johannes Ritter (Germany), Alex Smart (UK), Szymon „Gizmo" Tetera (Poland), Gonzalo Yébenes (Spain), and last but not the least, Ann – for her constant support.

Tomasz Szlagor

Republic P-47 Thunderbolt vol. I • Tomasz Szlagor, Krzysztof Janowicz
Wydanie pierwsze/First edition • LUBLIN 2005

© Wszystkie prawa zastrzeżone. Wykorzystywanie fragmentów tej książki do przedruków w gazetach i czasopismach, w audycjach radiowych i programach telewizyjnych bez pisemnej zgody Wydawcy jest zabronione. Nazwa serii zastrzeżona w UP RP • ISBN 83-89088-67-3

Redakcja/Editing: **Krzysztof Janowicz** • Tłumaczenie/translation: **Tomasz Szlagor** • Korekta/Proofreading: **Neil Page, Iwona Ortylewska** • Ilustracja na okładkę: **Arkadiusz Wróbel**, plansze barwne: **Maciej Noszczak** • Plany modelarskie: **Maciej Noszczak** • Design: **KAGERO**, DTP: **Tomasz Gąska KAGERO STUDIO** • Kalkomania: **Kazimierz Łata** TECHMOD

Oficyna Wydawnicza KAGERO, ul. Kazimierza Wielkiego 39
27-600 Sandomierz • e-mail: kagero@kagero.pl, marketing@kagero.pl
Redakcja, Marketing, Dystrybucja: OW KAGERO, ul. Mełgiewska 7-9, 20-952 Lublin
tel./fax: (+48 81) 749 11 81, tel./fax (+48 81) 759 65 03, 0609 543 927, 0601 401 157, www.kagero.pl

Kalkomania dołączona do niniejszej publikacji stanowi integralną część książki i nie może być sprzedawana oddzielnie

James Crow coll.

Był 26 czerwca 1943 roku. Z wysuniętego lotniska operacyjnego w Manston wystartowało 48 *Thunderboltów* z 56 FG. Ich zadaniem była osłona powracających znad Francji 250 czterosilnikowych bombowców, których głównym celem było niemieckie lotnisko w Villacoublay. Lecący w składzie 61 FS Lt. Robert S. Johnson, uważnie przeczesywał wzrokiem niebo. W pewnej chwili dostrzegł za sobą, od strony słońca, grupę niemieckich myśliwców *Focke Wulf* FW 190 z II./JG 26 *Schlageter*. Ich atak kierował się wprost na ogony *Thunderboltów* z 61 FS. Siląc się na spokój, zameldował przez radio o wykrytym wrogu. *Szesnastu bandytów na szóstej, szybko się zbliżają, tu Keyworth Blue 4, odbiór!*

Ku jego przerażeniu, nikt nie zareagował. Instynkt podpowiadał gwałtowny zwrot przez skrzydło w stronę nadlatującego wroga, ale poczucie dyscypliny trzymało go w miejscu. Szarpany sprzecznymi emocjami, wykrzyknął jeszcze jedno rozpaczliwe ostrzeżenie, kolejne zostało przerwane w pół słowa.

W tej samej sekundzie na pilotowanego przez Johnsona *Thunderbolta* spadł grad pocisków z 20-milimetrowych działek, eksplodując w kadłubie i skrzydłach. P-47 natychmiast wpadł w niekontrolowany korkociąg. Rzucany siłą odśrodkową Johnson mocował się z drążkiem sterowym, aby odzyskać panowanie nad samolotem.

Większość przyrządów została rozbita. Co gorsza, w zatrzaśniętej kabinie pojawiły się pło-

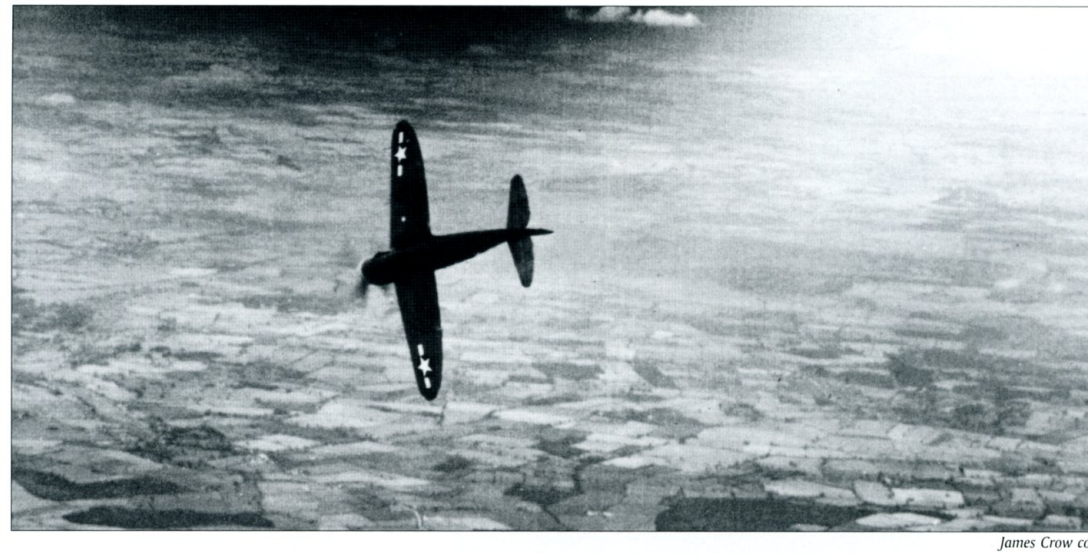
On 26th June 1943 forty-eight Thunderbolts of the 56th Fighter Group got airborne from a forward landing strip at RAF Manston, on the English coast at Ramsgate. They were briefed to cover the withdrawal of 250 four-engined heavy bombers, returning from a raid against the Luftwaffe airbase at Villacoublay. Lt. Robert S. Johnson, a pilot with the 61st Fighter Squadron, was quartering the sky, looking for enemy aircraft. Suddenly, there they were – 16 dots closing at high speed from the rear, barely visible in the blinding glare of the sun. Focke Wulf 190s of II./JG 26 "Schlageter". Trying hard to stay calm, Johnson reported his sighting to the flight leader: *Sixteen bandits at six o'clock, coming in fast, this is Keyworth Blue 4, over.*

To his dismay, and growing terror, none of his flight reacted. While every instinct urged him to take evasive action – to roll over on one wing and turn into the approaching enemy – his military discipline forced him to maintain his position as tail-end-Charlie in the formation. Struggling to contain his excitement, the young pilot frantically gave the alarm, again and again – but this time his words were brutally interrupted by a hail of gun-fire.

20 millimetre cannon shells raked his P-47, exploding in the fuselage and wings, throwing it into an uncontrollable spin. Tumbling helplessly down, Johnson struggled to regain control of the aircraft. Most of the instruments in the control panel had been shot out – and

Republic P-47 Thunderbolt. Siedmiotonowy gigant, który miał złamać kręgosłup Luftwaffe nad zachodnią Europą. Gdy w roku 1944 do zadań eskortowych włączył się lżejszy P-51 Mustang, samoloty P-47 były coraz częściej skierowane do misji szturmowych. Niezwykle mocna konstrukcja i silnik gwiazdowy podwyższały zalety Thunderbolta zarówno w walce powietrznej, jak i podczas atakowania celów naziemnych. Ten P-47D należał do 63 FS/56 FG.

Republic P-47 Thunderbolt– the 7-ton giant, designed to break the spine of the Luftwaffe over Western Europe. In early 1944 the P-51 Mustang began to take over the role of escort fighter and P-47s were gradually assigned to ground-attack missions. The ruggedness of its construction and the benefits conferred by a radial engine made the Thunderbolt an aircraft tailor-made for fighter-bomber sorties. This P-47D belonged to 63rd FS/ 56th FG.



James Crow coll.

P-47D z 63 FS/56 FG przewraca się na skrzydło i za chwilę runie w dół. Przewaga wysokości była kluczowym elementem taktyki pilotów Thunderboltów, których głównym atutem była olbrzymia prędkość nurkowania.

P-47D of 63rd FS/56th FG rolls over one wing, about to swoop down. Maintaining altitude advantage played a key role in Thunderbolt tactics as it could easily outdive any adversary.

mienie. Zapierając się obiema nogami o panel z potłuczonymi zegarami, Johnson szarpał za uchwyt ponad głową, próbując z wszystkich sił odsunąć do tyłu zablokowaną owiewkę. Półprzytomny z braku tlenu na wysokości 9000 metrów, usiłował nawet przecisnąć się przez wybitą przez niemieckie pociski dziurę w owiewce, ale nie mógł zmieścić się razem ze spadochronem. Nagle ogień zgasł i osłupiały Johnson uwierzył, że może ma jeszcze szansę. Wraz z utratą wysokości do jego mózgu docierało coraz więcej tlenu, myśli stawały się klarowniejsze. W pierwszej chwili skierował się na południe, by w dogodnym momencie spróbować wylądować awaryjnie i przebijać się pieszo do Hiszpanii. Jednak powoli opadający samolot był zaskakująco sterowny, a postrzelany silnik wciąż pracował. Stawiając wszystko na jedną kartę, Johnson skierował się w stronę Kanału La Manche.

Pokaleczony od wybuchu w kabinie pocisku 20 mm, z twarzą zbryzganą płynem hydraulicznym, mrużąc opuchnięte oczy próbował dostrzec cokolwiek przed sobą. Był już niedaleko wybrzeża, kiedy jego ciągnący za sobą smugę dymu samolot zwrócił uwagę samotnego *Focke Wulfa*. Przeciwnik zwlekał z atakiem, obserwował, być może robił zdjęcia. W końcu w poszycie *Thunderbolta* zadudniły pociski. Zdecydowany drogo sprzedać swoje życie, Johnson gwałtownie manewrował orczykiem, wytracając prędkość i zmuszając przeciwnika do wyprzedzenia go, aby posłać za nim rozpaczliwą serię. Wiatrochron *Thunderbolta* był zalany olejem i Johnson celował do przeciwnika wystawiając głowę na zewnątrz poprzez potrzaskaną owiewkę!

Niemiec bez trudu uniknął jego ognia, zajął dogodną pozycję do strzału i z minimalnej odległości ponownie zasypał *Thunderbolta* gradem pocisków z dwóch karabinów maszynowych. Na szczęście jego cztery działka 20 mm milczały, z powodu zacięcia lub braku amunicji. Johnson obniżył swój fotel ile mógł i kuląc się za płytą pancerną chroniącą go od tyłu, czekał na finał

a flash of flame leaped towards his face. He grabbed the canopy release handle and jerked at it, sliding it back a few inches, realizing to his horror that it was jammed and would go no further. With both feet wedged against the instrument panel, he grasped the canopy frame above his head and pulled hard – but the hood resisted all efforts to move it back. Flying at 9000 metres, with the oxygen system damaged, he was starting to suffer the effects of hypoxia... Increasingly desperate, he tried to squeeze through a large hole in the canopy's perspex, punched through by an enemy round – but the parachute pack was too bulky to go through with him, forcing him to give up. Miraculously, the cockpit fire suddenly went out and Johnson was able, with difficulty, to pull back on the control column and slow his rate of descent.

As his aircraft lost altitude, he began to think more clearly – helped by the extra oxygen at lower levels – and having calmed down, was able to look around and consider his options. He could not get out of the machine and he was near the French coast. He decided, therefore, to follow his training and fly south. The idea was to travel as far as possible into France, belly land, and then try to cross the Spanish border on foot. However, as he set course he was surprised to find that his aircraft was still responding well to the controls and its damaged engine, though running roughly, still had a decent amount of power. Staking everything on a single throw of the dice, Johnson turned instead towards the English Channel.

With his face cut by splinters and spattered by hydraulic fluid, he peered through swollen eyes, trying to see ahead. He was approaching the French coast when his Thunderbolt, trailing a long streak of smoke, caught the attention of a solitary Focke Wulf. The Luftwaffe pilot closed in and lingered behind, possibly taking snapshots of his hapless American foe. But very

tej powietrznej egzekucji. Po każdym ataku Niemiec podlatywał, aby sprawdzić mizerne efekty swojego ognia, po czym znowu zajmował pozycję do ostrzału. W międzyczasie przelecieli nad wybrzeżem w okolicy Dieppe, na wysokości 3000 metrów. Niezwykle silna w tym rejonie niemiecka artyleria przeciwlotnicza milczała, bliska obecność *Focke Wulfa* okazała się zbawienna. Znowu grad kul, z takiej odległości nie można chybić. Już tylko 1000 metrów dzieliło oba samoloty od spienionych fal Kanału.

Nagle huk i trzask spadających pocisków umilkł. Nie dowierzając własnym oczom Johnson dostrzegł, że pilot *Focke Wulfa* zrównał się skrzydło w skrzydło z jego *Thunderboltem* i z ciekawością obejrzał z bliska swoją niedoszłą, podziurawioną jak przysłowiowy durszlak ofiarę. Znajdowali się zaledwie 300 metrów nad powierzchnią wody. Po chwili Niemiec pokiwał skrzydłami w geście uznania i odleciał w stronę Francji[1]. Johnson właśnie powtarzał w pamięci procedurę wodowania, kiedy nagle w jego słuchawkach zabrzmiał głos kontrolera ratownictwa morskiego. Wykonując jego polecenia, Johnson bez przekonania przesunął drążek do siebie. Ku jego zdumieniu i nieopisanej radości, potrzaskana maszyna zaczęła nabierać wysokości.

Wkrótce potem jego P-47, bez możliwości użycia klap i hamulców, usiadł na trawiastym lotnisku RAF w Manston. Nie mogąc zatrzymać rozpędzonego samolotu, zdesperowany pilot wbił w podłogę pedał orczyka. *Thunderbolt* obrócił się gwałtownie o 180 stopni, wpadając tyłem pomiędzy zaparkowane *Spitfire'y* i *Typhoony*. Z twarzą usmarowaną krwią i płynem hydraulicznym, Johnson spokojnie czekał na pędzący w jego stronę ambulans. Zanim lekarze zaciągnęli go do środka, naliczył w swoim samolocie 21 dziur po pociskach kalibru 20 mm; mniejsze, po kulach karabinowych, przestał liczyć, kiedy doszedł do stu. Jeden z pocisków odstrzelił zegarek z jego nadgarstka, dwa inne przeszyły na

quickly the German's bullets were rattling along the P-47's fuselage. Determined to sell his life dearly, Johnson kicked hard right and left rudder, slowing his machine to a crawl as it yawed fiercely. Caught off-guard, the German overshot, unable to stay behind the Thunderbolt, while Johnson stuck his head out of his smashed, oil-stained canopy, and roughly aimed his eight *point fifties* at his assailant.

The Focke Wulf pilot gracefully banked away, swinging around to take up a firing position and, from point-blank range, once more blazed away at the Thunderbolt with his twin 7.92 mm light machine guns. Fortunately for Johnson, the German's four 20 mm cannon were silent, probably jammed or out of ammunition. He pulled at his seat adjuster to lower his head as far as possible, crouching behind the armour plate protection, awaiting the end. To his surprise the German fighter suddenly slid into line-abreast formation with the P-47, its pilot scanning the 'Jug' with disbelief. The two aircraft flew in a slow descent, passing the French coastline near Dieppe at an altitude of 3000 metres. The area had a notorious reputation thanks to its deadly accurate *Flak* crews, and Johnson – flying slow, straight and level – was now a sitting duck. However, with the Focke Wulf pilot swooping around, he managed to pass over the area and out to sea unscathed – as the gunners on the ground merely watched. The FW 190 pilot fell back once more and fired again. A stream of bullets ripped into Johnson's mauled aircraft – it was impossible to miss at such short range. By then, only 1000 metres of altitude separated both aircraft from the high, white-capped waves of the Channel below.

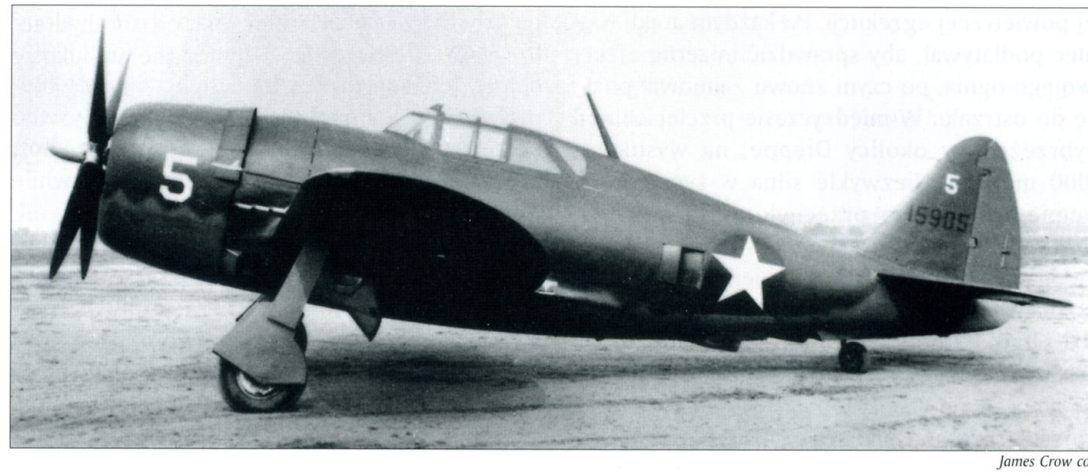
Suddenly, the thud and rattle of bullets tearing into the P-47 stopped. Yet again, the German slid his mottled gray FW 190 alongside Johnson's aircraft, flying in line-abreast formation. The two pilots stared at each other, wing tip to wing tip. The German shook his head in wonder. The Thunderbolt looked like a sieve. Only 300 metres now remained between them and the murky waters below. Then, without warning, the Luftwaffe pilot rocked his wings in

[1] Niemieckim pilotem mógł być Maj. Egon Mayer, *Gruppenkommandeur* III./JG 2, jeden z asów Luftwaffe. Według innej wersji był to Lt. Georg-Peter Eder, z 12./JG 2. W swojej książce Donald Caldwell sugeruje, że atakującym był jeden z pilotów JG 26 (*JG 26 – Top Guns of the Luftwaffe*, s. 166).

Michael Koenig coll.

Początkowo podstawowym zadaniem P-47 była eskorta bombowców 8 AF i wówczas często dochodziło do walk powietrznych. Bombowiec B-17G, który musiał lądować przymusowo po walce z niemieckimi myśliwcami.

Initially, the P-47s' primary task was to provide escort for 8th AF heavy bombers. Unlike fighter sweeps, daylight bomber raids inevitably lured the Luftwaffe into combat. This B-17G made an emergency landing after a fight with German aircraft.



James Crow coll.

Jeden z Thunderboltów pierwszej serii P-47B z numerem 41-5905 na lotnisku Wright (Ohio). Widoczny pochyły maszt anteny. Z powodu płóciennego poszycia sterów i usterek silników samoloty te nie zostały dopuszczone do zadań bojowych i wykorzystywano je do szkolenia. W roku 1944 oznaczenie P-47B zmieniono na RP-47B.

An early Thunderbolt P-47B of the first production block (s/n 41-5905) at Wright Airfield, Ohio. Of note is the radio mast slanted forward. Due to fabric-covered control surfaces and numerous engine malfunctions, P-47Bs were never declared combat-worthy and, as a result, were used only used for training purposes. In 1944 they were officially re-designated as RP-47Bs.

wylot jego prawe udo. Wiedział, że gdyby nie solidna konstrukcja P-47, z pewnością ten lot byłby jego ostatnim w karierze, a może i w życiu[2].

Rozwój konstrukcji

Latem 1939 roku dowództwo USAAC ogłosiło zapotrzebowanie na wysokościowy myśliwiec przechwytujący. W dniu 1 sierpnia emigrant z Rosji, Aleksander Kartveli, będący głównym konstruktorem zakładów *Republic Aviation Corporation* (następca *Seversky Aircraft*) w Farmingdale, przedstawił projekt samolotu oznaczonego fabrycznie AP-10. Podstawą sukcesu nowego samolotu miał być silnik rzędowy Allison V-1710-39 o mocy 1150 KM, który, jak oceniano, pozwoliłby na uzyskanie zawrotnej wówczas prędkości 667 km/h przy ciężarze całkowitym 2225 kg.

Projekt wydał się bardzo obiecujący i przedstawiciele USAAC rozpoczęli z Kartvelim rozmowy na temat własnych wymagań. Przede wszystkim zażądano, aby zamiast dwóch półcalowych

[2] Szczegółowa relacja z tej walki znajduje się w autobiografii Roberta Johnsona pt. *Thunderbolt!* (rozdział XII).

an informal salute – and peeled away in a climbing turn, heading back towards France[1].

Free of the Focke Wulf's attentions at last, Johnson prepared himself to ditch. Suddenly, the accented voice of the British Air-Sea Rescue controller crackled in his head set. Following the course given, Johnson gingerly pulled back on the stick once more- and, to his great relief, his flying wreck began to regain altitude.

Shortly afterwards, his P-47, devoid of flaps and brakes, dropped down to a heavy landing at a grassy RAF airfield near Manston. Unable to decelerate quickly enough, the big fighter rolled on towards a line of parked Typhoons and Spitfires. At the last moment, Johnson slammed his foot onto the left rudder pedal, causing the Thunderbolt to violently ground-loop and slide backwards – before coming to a halt among the British fighters as if Johnson had all along intended to park there!

[1] The German pilot described in Johnson's account remains unidentified to the present day. Some sources suggest Maj. Egon Mayer, *Gruppenkommandeur* III./JG 2, one of the Luftwaffe's top scorers. Others point to Lt. Georg-Peter Eder of 12./JG 2. However, in one of his books Donald Caldwell claims the pilot to have been from JG 26 (*JG 26 – Top Guns of the Luftwaffe*, p. 166).

James Crow coll.

Przeznaczony do szkolenia P-47B (41-6016) z personelem 401 FS/370 FG w bazie Westover (Massachusetts), lato 1943 roku.

Assigned to training duties, this P-47B (s/n 41-6016) was photographed along with the personnel of 401st FS/370th FG at the Westover airbase, Massachusetts, in summer 1943.

karabinów maszynowych nad silnikiem, jak proponował Kartveli, zwiększyć uzbrojenie, nawet jeśli miałoby się to odbić na osiągach. W związku z tym konstruktor najpierw zaproponował powiększenie skrzydeł i zamontowanie w każdym z nich po dwa karabiny maszynowe kalibru 7,62 mm. Przewidywano, że ciężar wzrośnie do 2980 kg, ale to nie przeszkadzało USAAC i w listopadzie zamówiono prototyp samolotu oznaczonego teraz XP-47, któremu nadano numer seryjny 40-3051. Minęły zaledwie dwa miesiące, gdy 17 stycznia 1940 roku USAAC zażądało zbudowania prototypu XP-47A (40-3052). Miał on być pozbawiony uzbrojenia i wszelkiego wyposażenia (także radiowego) i posłużyć do testów statycznych, zanim powstanie „pełna" wersja XP-47.

Uważnie analizowano toczącą się nad Europą wojnę powietrzną. Amerykanie uznali, że budując samoloty zdolne do operowania na wysokich pułapach (powyżej 6000-6500 m) uzyskają istotną przewagę nad obecną generacją myśliwców używanych w innych krajach. Doświadczenia z walk w Europie pokazały też, że myśliwce powinny mieć silniejsze uzbrojenie, opancerzenie żywotnych elementów konstrukcji i samouszczelniające zbiorniki paliwa.

Z tego powodu zaniechano prac nad XP-47 i XP-47A. Dodatkowe wyposażenie musiało bowiem znacząco zwiększyć masę konstrukcji, a tym samym konieczne stało się znalezienie in-

With his face covered in blood and hydraulic fluid, he waited patiently for the ambulance as it rushed across the airfield towards him. Before the medics could rush him off to the sickbay, he was able to count 21 large holes torn by cannon shells in his aircraft; the holes made by small machine gun bullets were so numerous he lost count after reaching one hundred. One of the bullets had shot his wrist watch off; two others had gone clean through his right thigh. Nevertheless, the rugged Thunderbolt had brought him home, and most probably, saved his life[2].

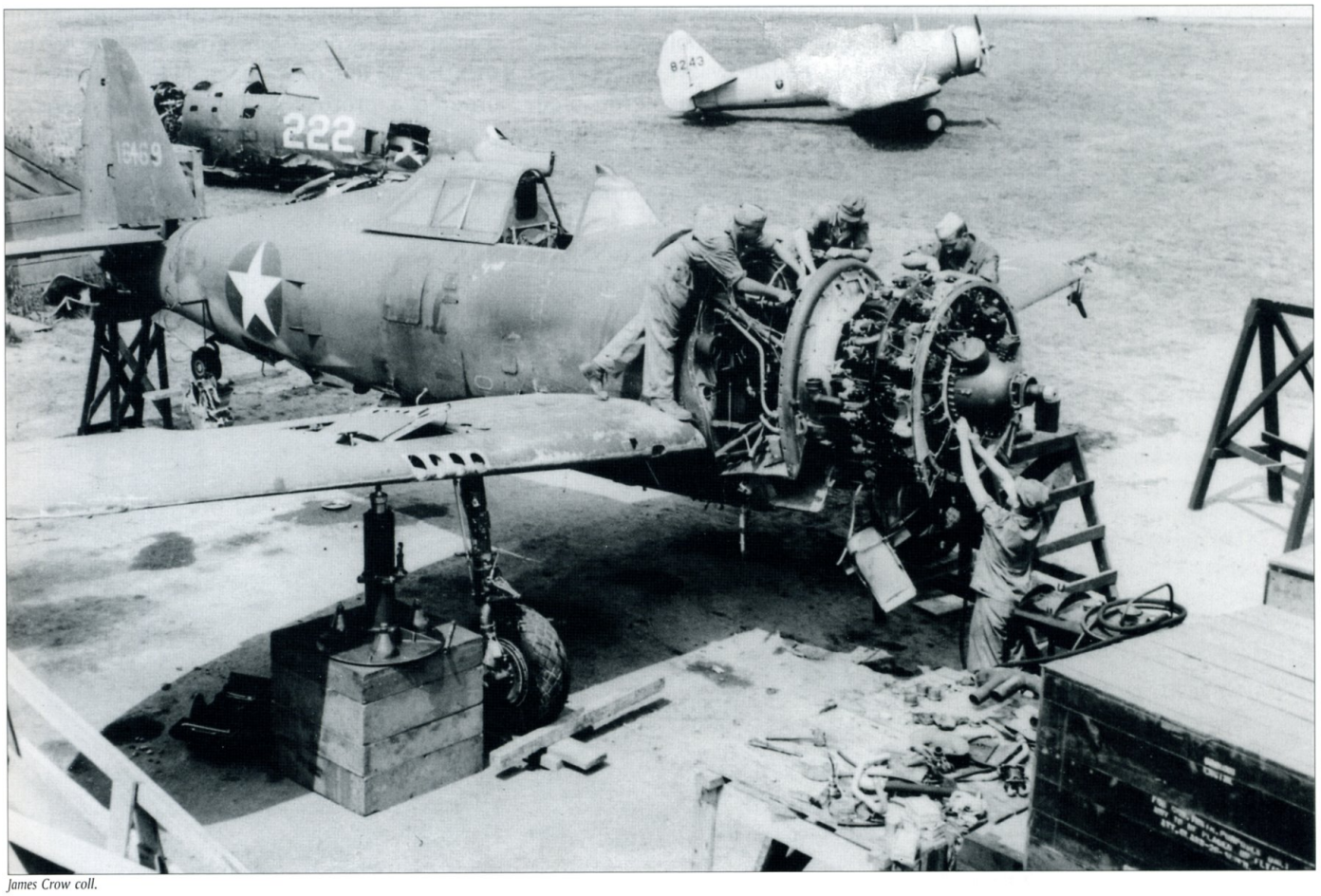
P-47 development

In the summer of 1939, the United States Army Air Corps specified its requirements for a new, high-altitude interceptor. In response, on 1st August, Aleksander Kartveli, a Russian immigrant and chief designer of Republic Aviation Corporation at Farmingdale (the successor to the Seversky Aircraft Corporation), put forward a project for an aircraft designated AP-10. The prototype was to be powered by an Allison V-1710-39 water-cooled inline engine delivering 1150 hp, and was designed to reach the impres-

[2] A detailed account of Robert Johnson's incredible flight can be found in his autobiography *Thunderbolt!* (Chapter XII).

P-47C-5-RE z numerem 41-6469 w szkole lotniczej. Zdemontowane części samolotów miały pomóc adeptom w zapoznaniu się z konstrukcją samolotu. Czerwiec 1943 roku.

P-47C-5-RE (s/n 41-6469) at one of the flight schools. The dismantled parts enabled the trainee fighter pilots to learn the inner structure of the aircraft.



James Crow coll.

James Crow coll.

P-47C-5-RE z numerem 41-6320 lub 41-6326 („UN-Y"), na którym Lt. Harold „Bunny" Comstock, 63 FS/56 FG odniósł swoje pierwsze zwycięstwo (17 sierpnia 1943 roku). W czasie drugiej tury bojowej przejął dowodzenie 63 FS.

Lt. Harold "Bunny" Comstock of 63rd FS/56th FG flew this P-47C-5-RE "UN-Y", s/n 41-6320 (or s/n 41-6326) when he scored his victory on 17th August 1943.

nego źródła napędu o znacznie większej mocy. Kartveli zawsze uważał, że myśliwiec powinien być napędzany silnikiem gwiazdowym. Nic więc dziwnego, że postanowił wyposażyć swój samolot w jeden z najpotężniejszych wówczas silników lotniczych – 18-cylindrowy Pratt & Whitney R-2800-17 *Double Wasp*, wspomagany przez turbosprężarkę i osiągający moc 2000 KM. Wzorem brytyjskich myśliwców *Hurricane* i *Spitfire* postanowił zastosować uzbrojenie w postaci ośmiu karabinów maszynowych, ale większego kalibru 12,7 mm. Już z samych obliczeń wynikało, że samolot taki będzie ważył ponad 5200 kg, ale Kartveli zakładał, iż osiągnie on prędkość 643 km/h na wysokości 7600 metrów i 547 km/h na 1500 metrów. W ciągu pięciu minut samolot miał osiągnąć pułap 4500 metrów. 12 czerwca 1940 roku Kartveli przedłożył swoje wyliczenia do rozpatrzenia dowództwu USAAC. Po ich analizie 6 września otrzymał zamówienie na prototyp oznaczony teraz XP-47B, z numerem 40-3051 przeznaczonym pierwotnie dla XP-47. Już tydzień później (13 września) USAAC

sive speed (for the time) of 667 kph. Its total weight was to be 2225 kg.

As the project looked promising, the USAAC went on to discuss further details with Kartveli. In place of the twin 0.50 caliber machine guns mounted on top of the engine, (as originally proposed by the designer), the Army demanded a heavier armament – even at the cost of the performance. Kartveli suggested wings of longer span, each of which could accommodate a pair 7.62 mm light machine guns. All-up weight was expected to grow to 2980 kg but the USAAC did not object and, in November, ordered a prototype. This was subsequently tested as the XP-47 (s/n 40-3051). After two months of tests the Army requested that another prototype be built, the XP-47A (s/n 40-3052), this time devoid of armament and radio equipment for the purposes of static testing.

In the meantime, the air war raging over Europe forced the Americans to review their fighter aircraft tactics and preferences. Air combat was reported to be concentrating at alti-

James Crow coll.

P-47D-2-RA (42-22424) ze szkoły lotniczej w Bluethental, Wilmington (Północna Karolina) w roku 1943. Co ciekawe w skrzydłach znajdują się tylko po dwa karabiny maszynowe, ale to wystarczało do treningu strzeleckiego.

P-47D-2-RA (s/n 42-22424) from a flight school in Bluethental, Wilmington (North Carolina). Note that the weaponry was reduced down to two machine guns – enough for gunnery practice.

zamówiło 773 samoloty seryjne – 171 P-47B i 602 P-47C.

Wydawało się, że nowy projekt ma się składać z elementów nie do pogodzenia w jednym samolocie. Wysokościowy myśliwiec musiał mieć turbosprężarkę adekwatną do wielkości silnika, który miał zasilać. Ta mogła zmieścić się tylko w tyle kadłuba, za kabiną pilota. Kartveli zaprojektował złożony system rur i kanałów łączących oba elementy. Potężne kolektory kierowały spaliny z silnika pod centropłatem do turbosprężarki, gdzie system zaworów pozbywał się ich, wyrzucając na zewnątrz lub – kiedy samolot nabierał wysokości – kierował je na łopatki turbiny. Dzięki turbinie wirnik sprężarki, rozpędzony do prędkości 60 000 obrotów na minutę, pchał sprężone powietrze do silnika. Jego gęstość wzrastała dzięki umieszczeniu w kanałach chłodnic międzystopniowych, zwiększając jeszcze bardziej moc jednostki napędowej. Kanały biegnące od silnika do turbosprężarki wymusiły jednak pogłębienie kadłuba, przez co skrzydła znalazły się znacznie wyżej. Pogłębiona, dolna część osłony silnika mieściła wloty powietrza do chłodnic oleju oraz chłodnicy międzystopniowej. W ten sposób cała konstrukcja nabrała kształtów, które piloci natychmiast skojarzyli z... dzbankiem. Tak powstała nieoficjalna nazwa P-47 – *Jug* (chociaż w tamtych czasach najczęściej używano prostego skrótu *T-Bolt*). Jeśli za szczyt elegancji myśliwskiej uznać brytyjtudes above 5000 metres – not particularly good news for P-39s and P-40s, the standard USAAC fighters of the time. Further development of the XP-47 and XP-47A was duly abandoned, while Kartveli went back to his drawing board. The gifted designer realized that, in order to meet USAAC requirements, a more powerful engine was essential. He had always preferred to use radial engines in his designs and so, for his new project, chose one of the most powerful aircraft engines in existence – the Pratt & Whitney R-2800-17 "Double Wasp", 18-cylinder, two-row radial engine, rated at 2000 hp, fitted with a turbo-supercharger.

Following the example of British *Hurricanes* and *Spitfires*, he planned to install an eight-gun armament in his fighter, but of larger, 12.7 mm caliber. Rough calculations indicated that the aircraft would weigh-in at an unprecedented 5200 kg. Nevertheless, Kartveli thought the engine should be able to propel his design to a speed of 643 kph at 7600 metres (547 kph at 1500 metres), with a climb rate of 5 minutes to 4500 metres. On 12th June 1940, Kartveli submitted his calculations to the USAAC High Command. The Army liked the re-worked project enough to order another prototype, by then designated XP-47B, with the 40-4051 serial number originally earmarked for the XP-47. Just one week later (on 13th September), they placed an order for 773 series-production aircraft – 171 P-47Bs and 602 P-47Cs.

Kolejny P-47D-2-RA szkoły lotniczej w Bluethental. Pod kabiną wymalowano godło jednostki.

Another P-47D-2-RA from the Bluethental school. The unit emblem visible under the cockpit.

James Crow coll.

skiego *Spitfire*'a, to P-47 daleki był od ideału. Sam Kartveli w stosunku do swojego projektu użył określenia „dinozaur".

Względy estetyczne nie były największym zmartwieniem Kartveliego. Olbrzymi, ważący ponad tonę silnik R-2800 musiał być wyposażony w proporcjonalnie duże, czterołopatowe śmigło, o średnicy aż 3,71 m. Trudno było wówczas wyobrazić sobie podwozie, wystarczająco długie, aby unieść takie śmigło ponad powierzchnię pasa startowego, jak również wystarczająco masywne (więc ciężkie), by przy swojej długości nie złamać się pod ciężarem nielekkiego przecież samolotu. W dodatku to podwozie miało zmieścić się w komorach pomiędzy dźwigarami skrzydła. W skrzydle natomiast miało zostać jeszcze dość miejsca na cztery karabiny maszynowe Browning kalibru 12,7 mm i skrzynki z amunicją (po 350 naboi na każdy karabin). Rozmiarów konstrukcji nie można było powiększać, w końcu miał to być myśliwiec, a nie bombowiec. Tu dał znać o sobie geniusz Kartveliego, który opracował jedyny w swoim rodzaju system olejowych amortyzatorów goleni podwozia. Podczas wypuszczania podwozia teleskopowe amortyzatory wysuwały się z goleni, przedłużając je o dziewięć cali (22,86 cm). Karabiny zostały natomiast ułożone schodkowo, tak że taśmy amunicyjne biegły równolegle, sięgając prawie samych końcówek skrzydła. Teraz, gdzieś pomiędzy całą tą maszynerią silnika i turbosprężarki, trzeba było jeszcze wygospodarować miejsce na paliwo, którego w P-47 nigdy nie było za dużo. Główny zbiornik mieścił 776 litrów, dodatkowy (379 litrów) umieszczono pod kabiną pilota. Niemniej jednak, stosunkowo niewielki zasięg operacyjny na długo pozostał problemem w P-47. Tym samym, w roli myśliwca eskortującego dalekiego zasięgu P-47 został z czasem zdeklasowany przez P-51 *Mustang*.

At first glance it seemed that the new project comprised elements incompatible with one another. The role of high-altitude interceptor demanded use of a turbo-supercharger adequate for the size of engine it was to boost. Such a bulky piece of machinery could only be fitted in the rear fuselage. With the engine at the front and the supercharger at the rear, Kartveli had to design a hefty system of duct work connecting the two. The engine exhausts were routed back via a pair of pipes running along the fuselage. There, a shutter either vented the gases out or – when the aircraft flew at altitude – diverted them onto the turbo-supercharger turbine. Spinning at 60,000 RPM, the turbine pushed the compressed air into the engine. The air was additionally condensed as it passed through multi-stage intercoolers. Nonetheless, the complicated system of ducts and pipes demanded an unusually deep fuselage, which in turn, saw the wings mounted at a relatively high position. The lower part of the cowling was substantially deepened to make room for the engine air intakes, left and right oil coolers, and the turbo-supercharger intercooler system.

The bulky shape of the new fighter quickly earned it the nick-name "Jug" among the pilots who flew it (although a simple "T-Bolt" seemed more common at that time). While the Spitfire came to epitomize elegance in fighter aircraft design, the shape of the P-47 could not compete. Even Kartveli himself was heard to refer to his project as, "a dinosaur".

However, its aesthetic appeal was not Kartveli's primary concern – there were more practical considerations to attend to. A huge, four-bladed propeller with a span of 3,71 meters was needed to take advantage of the R-2800 engine. It was difficult to construct a landing gear which would be both long enough to ensure adequate propel-

James Crow coll.

Ogon P-47D-2-RE (42-7974), który rozbił się 10 października 1943 roku na nieukończonym jeszcze lotnisku w Borham w Anglii. Samolot oznaczony „LM-Y" pilotował Lt. James M. Jones z 62 FS/56 FG, który zestrzelił cztery niemieckie samoloty, przeżył wojnę i służył później na różnych stanowiskach USAAF.

The tail section of P-47D-2-RE (s/n 42-7974) that crashed at Borham airfield, UK on 10th October 1943– the station was still under construction at that time. The aircraft coded "LM-Y" was flown by Lt. James M. Jones of 62nd FS/56th FG. Jones was credited with four aerial victories in WWII. After the war he stayed with the USAAF, occupying different posts.

James Crow coll.

Obsługa naziemna z zadumą i podziwem przygląda się wyrwanemu silnikowi Pratt & Whitney R-2800 z samolotu 42-7974. Chociaż wiele P-47 po powrocie z lotu bojowego nadawało się tylko do kasacji, niezwykle odporna konstrukcja uratowała życie niejednemu pilotowi.

Groundcrew stare in awe at this s/n 42-7974's Pratt & Whitney R-2800 engine, virtually ripped from its mounts. Although lots of Thunderbolts were declared write-offs after returning from a combat sortie, their rugged construction saved the lives of many pilots.

Aby przyspieszyć realizację projektu, Kartveli postanowił wykorzystać co tylko się da z produkowanego samolotu P-43 oraz projektu XP-44. Wiele elementów ich konstrukcji poddano modyfikacji lub tylko nieznacznie powiększono. Zachowano profil skrzydeł i ogona oraz ogólny zarys kadłuba. Z XP-44 przejęto całą kabinę bez instalacji ciśnieniowej wraz z opancerzeniem. Zbiorniki paliwa były pokryte wykładziną samouszczelniającą. Dzięki tym wszystkim gorączkowym pracom już osiem miesięcy po przedłożeniu wyliczeń prototyp XP-47B był gotowy do pierwszego lotu. 6 maja 1941 roku Lowery L. Brabham wystartował z lotniska Farmingdale. Podczas lotu pilot został zmuszony do awaryjnego lądowania, gdy w kabinie pojawił się dym. Okazało się, że przyczyną tego był wyciek oleju na gorące przewody doprowadzające spaliny do turbosprężarki. Ponadto Brabham zaobserwował drgania skrzydeł i ogona.

Mimo to dziewiczy lot uznano za sukces. Silnik osiągnął moc 1960 KM na wysokości 7900 metrów, dzięki czemu XP-47 rozwinął prędkość 663 km/h. Było to o 20 km/h więcej niż zakładał Kartveli. Na wysokość 4500 metrów prototyp wzniósł się w czasie pięciu minut. XP-47B był niemal dwukrotnie cięższy od innych jednomiejscowych myśliwców używanych przez siły powietrzne świata. Mimo to, ważąc 5487 kg okazał się szybszy od każdego z nich na wysokim pułapie, gdzie osiągi jego konkurentów zaczynały gwałtownie spadać. Jeden z dyrektorów zakładów Republic, C. Hart Miller, zaproponował dla samolotu nazwę *Thunderbolt* („Piorun"), która została szybko przyjęta.

P-47B

Natychmiast ruszyły prace zmierzające do zniwelowania wykrytych usterek prototypu. Aby zlikwidować drgania skrzydeł i ogona, konstrukcja tych elementów została wzmocniona. Gorączkowo pracowano nad usprawnieniem systemu olejowego.

ler clearance on the ground, yet rugged enough to be able to support such a heavy aircraft. To make matters worse, the massive gear would somehow have to be accommodated in wing wheel wells... and leave enough room for a battery of four Browning 12.7 mm machine guns and boxes with ammunition in each wing (350 rounds per each gun). The aircraft could not be increased in size any further – after all, it was supposed to be a fighter, not a bomber.

At this point of apparent deadlock, Kartveli's genius came into play. He designed unique, telescopic wheel struts which, when lowered for landing, would extend an additional 22.86 centimetres (9 inches) to give the required propeller clearance. The guns were fed from ammunition boxes set side by side in the outer sections of the wings. The ultimate challenge was to find somewhere in the structure for the fuel tanks. The P-47 as it finally emerged was a notorious *gas-guzzler* and the amount of fuel it could hold internally was always in short supply. Its main and auxiliary self-sealing tanks were placed under the cockpit, offering a total fuel capacity of only 1155 litres (305 US gallons). Consequently, as a long-range escort the P-47 was eventually phased out in favour of the P-51 Mustang, as soon as these became available.

To shorten the development time, Kartveli had used whatever components he could glean from the P-43 and the prototype XP-44. Compared to those designs, many elements of construction were simplified, or enlarged. The wing and tail section profiles, as well as fuselage shape remained basically unchanged. The entire XP-44 cockpit installation, albeit without pressurization, was made use of. By virtue of this hectic work, and after a mere eight months of development, the prototype XP-47B was ready to take to the air.

On 6th May 1941 test pilot Lowery L. Brabham took off from the Farmingdale runway on the maiden flight. Unfortunately, after some

Pierwszy zbudowany P-47B (41-5895) był jednocześnie drugim prototypem samolotu, który testowano w bazie Wright Field od 21 grudnia 1941 roku. W dniu 4 marca 1942 roku dostarczono pierwsze cztery seryjne P-47B, które posłużyły do testów. Zostały one wyposażone w silniki R-2800-21 o mocy 2000 KM ze śmigłem Curtiss Electric C542S-A6 i nowym regulatorem (A-13) turbosprężarki. Zastosowano radiostację SCR-283 z pochylonym do przodu masztem za kabiną pilota, którego fotel podniesiono wyżej w celu poprawy widoczności. Zmianie poddano również owiewkę kabiny, którą teraz odsuwano do tyłu zamiast zamontowanych z lewej strony kadłuba drzwi typu samochodowego jak w XP-47B.

Podczas lotów próbnych wyszło na jaw, że przy dużych prędkościach wciąż pojawiały się wibracje. Z tego powodu 26 marca w samolocie z numerem 41-5899 zginął pilot-oblatywacz zakładów Republic, George Burrell. Drobiazgowe śledztwo wykazało, że przyczyną kraksy było płócienne pokrycie sterów, które deformowało się podczas dużych prędkości.

Wraz z produkcją kolejnych maszyn wprowadzano modyfikacje. Od egzemplarza 41-5951 zaczęto montować system przeciwoblodzeniowy wiatrochronu; od 41-5974 wprowadzono metalowe lotki i trymery oraz nowe opony podwozia. Natomiast od 41-6016 zmieniono wyrzutniki łusek skrzydłowych karabinów maszynowych. Maksymalna masa startowa wzrosła do 6060 kg, ale mimo to prędkość maksymalna zwiększyła się do 690 km/h. Jednak ceną tego był spadek prędkości wznoszenia – teraz P-47B potrzebował 6,7 minut, aby osiągnąć pułap 4500 metrów. Budowę ostatniego, 171 egzemplarza ukończono we wrześniu 1942 roku.

Pierwszą Grupą Myśliwską (*Fighter Group* – FG), która podjęła się testowania nowego myśliwca, była 56 FG – jednostka, której historia nierozerwalnie zwiąże się z *Thunderboltem*. Wybór był logiczny, choć nieco przypadkowy – 56 FG stacjonowała w pobliżu Nowego Jorku, najbliżej zakładów firmy Republic w Farmingdale na Long Island. Zanim jednak P-47 wyniósł pilotime he was forced to make an emergency landing as the cockpit filled with smoke due to a faulty oil system. Brabham also reported that there had been strong wing and tail vibrations. Despite such teething problems, the maiden flight was considered a success. The engine reached 1960 hp at 7900 metres, pulling the XP-47 through the skies at 663 kph – 20 kph more than anticipated by Kartveli. The prototype climbed to a ceiling of 4500 metres in five minutes. At 5487 kg, it was almost twice as heavy as any other single-seat fighter of the day, but at high altitude it was faster than any potential adversary, most of which performed best at low levels. C. Hart Miller, Republic's Director of Military Contracts, christened the new fighter "*Thunderbolt*" – and the name stuck.

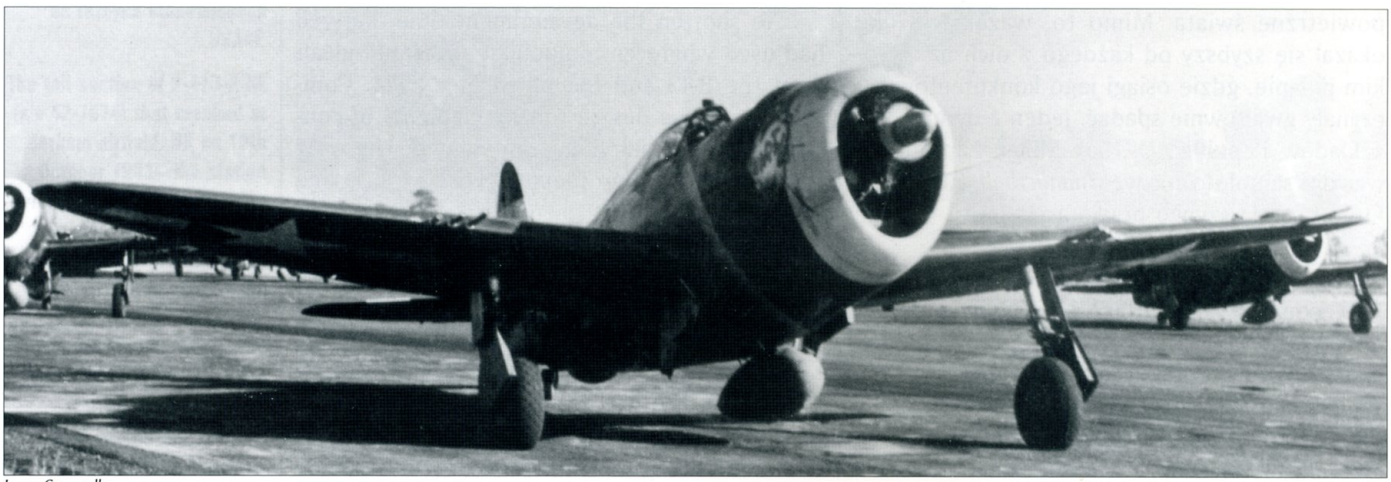
P-47B

Immediately after the first flight, work was undertaken to rectify the problems. The tail construction was strengthened and the oil system was hastily re-designed.

The first P-47B (s/n 41-5895) was delivered to Wright Field airbase on 21st December 1941 to go through more trials. The next batch of four series-production P-47Bs, delivered on 4th March 1942, were also used for tests. They were fitted with R-2800-21 engines rated at 2000 hp, Curtiss Electric C542S-A6 propellers and a new A-13 turbo-supercharger regulator. A new SCR-283 radio set with a characteristic, forward-slanted mast was mounted behind the cockpit, whereas the pilot's seat was slightly elevated to give better forward vision. The XP-47 "car door" cockpit entry was deleted in favour of the classic rearward sliding canopy. Further test flights showed that vibrations at high speed were still a serious problem. On 26th March, George Burrell, one of Republic's test pilots, was killed in an accident while flying 41-5899. A meticulous investigation revealed that the cause of the crash was the fabric-covered control surfaces, which ruptured due to 'ballooning' at high speed.

Start rozpoczyna P-47D-2-RA Marty (42-22469, „YJ-Z"), którego pilotem był Lt. Jack Terzian z 351 FS/353 FG. Lotnisko Raydon w Anglii. Pod kadłubem widoczny odrzucany zbiornik na 75 galonów paliwa.

P-47D-2-RA 'Marty' (s/n 42-22469, "YJ-Z") with Lt. Jack Terzian of 351st FS/353rd FG at the controls, about to take to the air. Raydon airfield, UK. 75 US gal. drop tank visible under the fuselage.



James Crow coll.

James Crow coll.

Lt. Jack Terzian przed swoim Thunderboltem.

Lt. Jack Terzian in front of his Thunderbolt.

tów 56 FG na szczyt myśliwskiej sławy, jednostka ta zapłaciła wysoką cenę za to początkowe wyróżnienie, tracąc w wypadkach aż 13 pilotów i 41 maszyn. Szczególnie niepokojące były przypadki utraty sterowności w czasie nurkowania na dużej prędkości – samolot spadał jak przysłowiowy kamień, przecież ważył już sześć ton. W końcu, kiedy jeden z testowanych P-47B stracił w locie nurkowym ster kierunku, zabroniono przekraczania nim prędkości nurkowania 480 km/h, jak również... gwałtownych manewrów (*sic!*), rzecz nie do pomyślenia w przypadku samolotu myśliwskiego. Kiedy jednak z czasem konstrukcję samolotu wzmocniono na tyle, że duże prędkości przestały być problemem, niejeden pilot Luftwaffe przekonał się na własnej skórze, że jeśli chciało się uciec przed *Thunderboltem*, to na pewno nie w locie nurkowym. Co do samej prędkości osiąganej w trakcie nurkowania na wszystkich późniejszych wersjach P-47, jedynym limitem wydawał się być zdrowy rozsądek pilota. 800 km/h było granicą, której nie należało przekraczać bez wyraźnego powodu. Jeśli sytuacja tego wymagała, samolot wytrzymywał 900 km/h, ale potem nadawał się do remontu. Piloci, którzy w czasie wyprowadzania samolotu musieli wytrzymać olbrzymie przeciążenie, raczej unikali takich ekstremalnych doświadczeń, chociaż znalazło się kilku śmiałków, którzy twierdzili (zresztą bezzasadnie), że na P-47 przekroczyli... barierę dźwięku.

P-47B nie doczekał się zastosowania bojowego – był po prostu zbyt niebezpieczny dla

As production gathered pace, further design changes were introduced. Starting from aircraft s/n 41-5951, an anti-frost windshield system was fitted; from 41-5974 on, all-metal control surfaces were made standard, as well as a new type of tyre. Also, shell ejection chutes were modified (beginning with aircraft serial 41-6016). The aircraft's weight reached 6000 kg and at the same time its speed increased to 690 kph. However, the various changes had affected the design's climb rate– the P-47B now needed 6.7 minutes to climb to 4500 metres. The last, and 171st, P-47B was completed in September 1942.

The first Army unit to be tasked with flight-testing P-47s was the 56th Fighter Group (FG), its operational history soon to be tied inseparably to the Thunderbolt. The choice of this particular unit was as much logical as it was accidental – the 56th FG happened to be stationed in the vicinity of Republic's Farmingdale plant at Long Island. However, before the pilots of the 56 FG could use the P47 to elevate themselves to top-scoring acedom, they had to learn to fly it – and at first, there were problems, the unit amassing an appalling accident record of 41 write-offs and 13 pilots killed. The compressibility issue was particularly disturbing. In high-speed dives the controls stiffened up to the point where, by pilots' accounts, they felt as if they were locked solid. The aircraft hurtled towards the ground like a brick – as might be expected with a six-ton monster!

swoich pilotów. Obawiając się kompromitacji, we wrześniu 1941 roku zrezygnowano również z planów udostępnienia *Thunderboltów* Królewskim Siłom Powietrznym (RAF), walczącym wówczas w północnej Afryce i nad Kanałem La Manche. W roku 1944 oznaczenie P-47B ostatecznie zmieniono na wiele mówiące RP-47B, gdzie litera „R" oznaczała *Restricted from combat use* (wyłączone z działań bojowych).

P-47C

Wraz z zakończeniem produkcji P-47B opracowywano dokumentację techniczną kolejnej wersji. P-47C otrzymał wreszcie metalowe pokrycie sterów kierunku i wysokości oraz wzmocnienie konstrukcji ogona. Nie były to jedyne wprowadzone zmiany. Radiostację SCR-283 zastąpiono SCR-274-N i SCR-515-A z pionowym masztem i jednoczesną wymianą części instalacji elektrycznej. Pojedynczy kulisty zbiornik instalacji tlenowej F-1 zastąpiono czterema również kulistymi D-2, z których jeden umieszczono w krawędzi natarcia, tj. wewnątrz lewego skrzydła. W turbosprężarce regulator A-13 zastąpiono A-17. Usunięto światła pozycyjne w dolnej części kadłuba i wskaźnik położenia klap. Ponadto zastosowano nowy fotokarabin i obrotomierz silnika. Pierwszy P-47C został ukończony 14 września 1942 roku.

P-47C okazał się wielkim krokiem naprzód w rozwoju konstrukcji tego myśliwca. Metalowe pokrycie powierzchni sterów w dużej mierze rozwiązało problem pękania i odkształcania się tych elementów, ale samolot w dalszym ciągu trudno było wyprowadzić z lotu nurkowego. Widoczność z kabiny też pozostawiała wiele do życzenia. Odkryto natomiast, że złożony układ kanałów biegnących wzdłuż spodu kadłuba od silnika do turbosprężarki miał dodatkową zaletę – w przypadku awaryjnego lądowania z wciągniętym podwoziem ta część konstrukcji, zgniatana przy uderzeniu o ziemię, działała jak poduszka chroniąc przed urazami nogi pilota, jak również zapobiegając rozpadnięciu się całego

When, eventually, the whole tail assembly fell off one of the tested machines, speeds higher than 480 kph were temporarily banned, as well as violent manoeuvres and aerobatics– something totally unacceptable for a fighter aircraft! With time, and not without much effort and ingenuity, this potentially suicidal dive speed was turned into the Thunderbolt's trump card. Luftwaffe pilots came to learn the hard way that if they wanted to get away from a P-47, heading "downstairs" was the wrong decision.

As for the Thunderbolt's maximum dive speed, a pilot's nerve seemed to be the only limitation. It was recommended that a dive to 800 kph should not be commenced without serious reason. But if the situation demanded it, the aircraft could withstand 900 kph – though it would need a complete overhaul afterwards. Aware of the crushing G-forces which would be felt when pulling out from such dives, pilots usually preferred to avoid them. However, there were a few of dauntless spirit, who claimed to have broken the sound barrier in a dive.

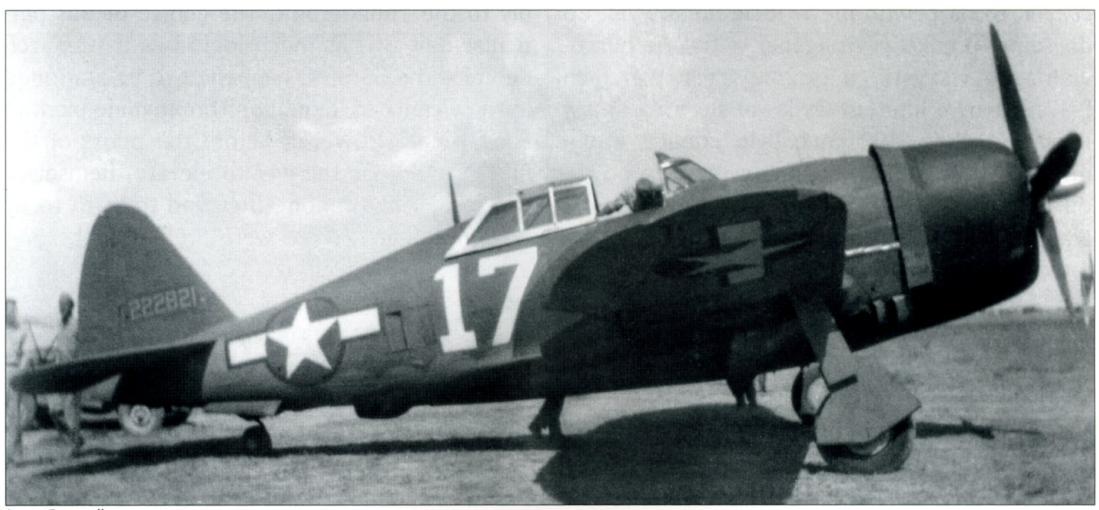
In the event, the P-47B never saw combat – it was simply too unreliable, and its use in combat could have had unfortunate consequences. Initial plans to hand these early Thunderbolts to the Royal Air Force (RAF) – which was fighting the Luftwaffe over the Channel and in North Africa– were cancelled in September 1941. In 1944 the remaining P-47Bs were re-designated 'RP-47B's, where the "R" letter stood for "Restricted From Combat Use".

P-47C

As production of the P-47B was phased out, its more refined successor, the P-47C, was ready to roll off the assembly lines. Most importantly, it had strengthened all-metal control surfaces and a stronger tail. The SCR-283 radio set was exchanged for the SCR-274-N and SCR-515-A types with short, vertical masts. A singular, ball-shaped oxygen container, type F-1, was replaced by four D-2 types, one of which was

Zbudowany w fabryce w Evansville P-47D-4-RA z numerem 42-22821. Samolot posiada ciekawy, ale trudny do zidentyfikowania kamuflaż. Silnik jest prawdopodobnie matowo czarny, a kadłub do cyfry 17 wyraźnie ciemniejszy.

P-47D-4-RA, s/n 42-22821, manufactured in Evansville. The aircraft sports intriguing yet barely identifiable camouflage. The engine cowling is probably matt-black, and the front part of the fuselage (down to the code "17") seems darker than the rear.



James Crow coll.

James Crow coll.

samolotu na części. Kiedy podstawowym zajęciem pilotów P-47 stało się atakowanie przeciwnika z lotu koszącego, zbyt nisko na ewentualny skok ze spadochronem, wielu z nich – w tym ci najsławniejsi, jak Francis „Gabby" Gabreski – miało okazję docenić zalety tej niezamierzonej cechy P-47. Zbudowano 57 egzemplarzy P-47C.

P-47C-1-RE – Wyliczenia konstruktorów wykazały, że poprawę właściwości pilotażowych samolotu powinno zapewnić przedłużenie kadłuba. Aby po raz kolejny nie modyfikować ogona postanowiono wstawić 8-calowy (20,32 cm) segment przed ścianą ogniową kadłuba, odsuwając tym samym silnik od kabiny. Przesunięcie środka ciężkości spowodowało, że samolot stał się znacznie zwrotniejszy. Jednocześnie ulepszono golenie i hamulce podwozia głównego oraz kółka ogonowego, w którym zrezygnowano ze sterowania na ziemi. Usprawniono kanały dolotowe turbosprężarki i poprawiono system elektryczny. Dla ułatwienia sterowania klapami dodano układ wyrównawczy pomiędzy siłownikami hydraulicznymi obu klap. Ponadto u dołu z przodu kadłuba dodano stały deflektor pomiędzy wylotem powietrza z chłodnicy oleju, a otworem wylotowym (nadmiarowym) spalin. Zbudowano 55 egzemplarzy tej wersji.

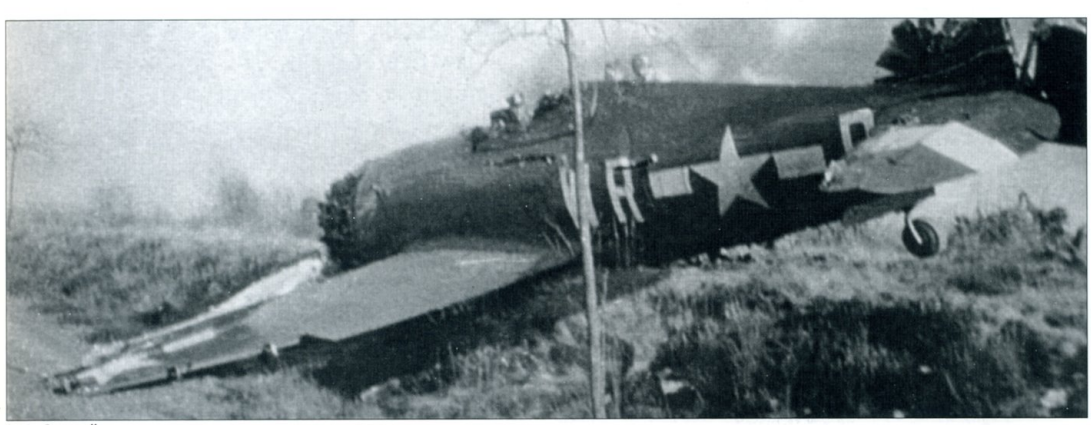
P-47C-2-RE – Był pierwszym wariantem, który uznano za w pełni sprawną bojowo maszynę. Wariant ten został wyposażony w podkamounted at the leading edge, inside the port wing. The turbo-supercharger regulator, type A-13, was replaced by an A-17 type. The flap position indicator and running lights in the lower part of the fuselage were removed. A new tachometer and gun camera was installed. The first P-47C was completed on 14th September 1942.

The P-47C turned out to be a big step forward in the evolution of the design. Metal control surfaces resolved the problem of air getting trapped inside the fabric-covered surfaces which "ballooned" at high speeds – though the aircraft remained difficult to recover from a steep, power dive. The forward view from the cockpit, which lacked a classic, fighter-style, flat windshield, was poor.

On the other hand, it was discovered that the complex system of ducts running along the bottom of the fuselage conferred one unexpected advantage – in the case of a wheels-up forced landing, this part of the construction was crushed flat like a tin can, absorbing the destructive forces and shielding the pilot's legs from injury, as well as preventing the entire aircraft from falling to pieces. When strafing and ground pounding became the P-47 pilots' main job– at altitudes too low to bail out – many men, like Francis "Gabby" Gabreski, had an undesired opportunity to appreciate this feature. Overall, 57 P-47Cs were built.

P-47D-5-RE (42-8441) z 354 FS/355 FG, który został zestrzelony przez Flak 8 marca 1944 roku podczas ataku na niemieckie lotnisko Hesepe. Samolot rozbił się koło Achmer, a jego pilot, Lt. Charles Sweat zginął. Sweat był pierwszym pilotem 355 FG który zniszczył samolot przeciwnika na ziemi.

P-47D-5-RE (s/n 42-8441) of 354th FS/355th FG, shot down by Flak on 8th March 1944 while strafing the German airdrome at Hesepe. The aircraft crashed near Achmer, killing the pilot, Lt. Charles Sweat. He was the first 355th FG pilot credited with the destruction of an enemy aircraft on the ground.



James Crow coll.

James Crow coll.

W dniu 26 marca 1944 roku podczas ataku na lotnisko Chateaudun we Francji niemiecki Flak zestrzelił P-47D-5-RE (42-8443) z 354 FS/355 FG. Pilot Lt. Kenneth R. Williams zdołał uniknąć niewoli i miesiąc później wrócił do Anglii.

On 26th March 1944, this P-47D-5-RE (s/n 42-8443) of 354th FS/355th FG was shot down by ground fire over Chateaudun airfield, France. Its pilot, Lt. Kenneth R. Williams, evaded capture and a month later returned to England.

dłubowe zamki, do których można było podczepić dodatkowy zbiornik paliwa, służący do przebazowania. Miał pojemność 200 galonów (757 litrów). Zbudowano 128 egzemplarzy tej wersji.

P-47C-5-RE – Sugerując się uwagami pilotów, zmieniono rozmieszczenie dźwigni i wskaźników w kabinie. Zbudowano 362 egzemplarzy wersji C-5.

Produkcja P-47C zakończyła się w lutym 1943 roku po zbudowaniu 602 maszyn. Wkrótce potem, w marcu 1943, stacjonujące już od kilku miesięcy w Anglii pierwsze jednostki myśliwskie USAAF zaczęły wykonywać na P-47 loty bojowe nad okupowaną Francją.

P-47D

P-47D był najliczniej produkowaną wersją *Thunderbolta* – z ogólnej liczby 15 683 egzemplarzy P-47, 12 609 sztuk to wersja D, produkowana w ponad 20 wariantach. Ponieważ zakłady Republic w Farmingdale nie były w stanie podołać rosnącemu lawinowo zapotrzebowaniu na nowy myśliwiec, część produkcji przejęła filia w Evansville, w stanie Indiana. To właśnie tu pierwszy, przedseryjny P-47D opuścił halę montażową we wrześniu 1942 roku. W celu rozróżnienia pro-

The P-47C-1-RE featured various improvements. Calculations had indicated that a slightly longer fuselage would shift the design's centre of gravity and significantly increase its manoeuvrability. Therefore, an eight-inch segment (20.32 cm) was let in just ahead of the engine firewall. The main gear struts and brakes were also refined. In order to facilitate the use of flaps, a hydraulic flap equalizer was mounted. In addition, a fixed deflection plate on the lower fuselage nose between the oil cooler shutter and the exhaust waste gates was added. 55 aircraft of this sub-type were built. The P-47C-2-RE was the first fully combat-worthy Thunderbolt. It was fitted with four-point belly shackles for a 200-gal (757 l) ferry tank. 128 C-2s were built. In response to pilots' suggestions, the positions of some levers and gauges were re-configured, creating the P-47C-5-RE. 362 C-5s were constructed.

The production of the P-47C terminated in February 1943 after a production run of 602 aircraft. C-2s and C-5s were the first Thunderbolts to see combat over occupied France with USAAF fighter units, though they had to wait for a couple of months to receive them after their own arrival in the UK.

P-47D

The P-47D was the most numerous version of the Thunderbolt – out of 15,683 P-47s built, 12,609 were Ds, produced in 20 sub-variants. Since the Republic factory at Farmingdale was no longer able to meet the growing demand for the new fighter, a new P-47 production line was organized at another plant in Evansville, Indiana. Here, the first pre-production P-47D rolled out, in September 1942. In order to differentiate the two production series, Farmingdale aircraft were given an '-RE' suffix, while Evansville aircraft were given an '-RA' suffix. The first batch of 110 P-47D-REs were, in fact, identical to P-47C-2s.

Some sub-variants were produced at only one factory, but the most successful (and numerous) were made at both plants simulta-

Godło na samolocie Williamsa.

A close-up of nose-art from the aircraft lost by Williams.

James Crow coll.

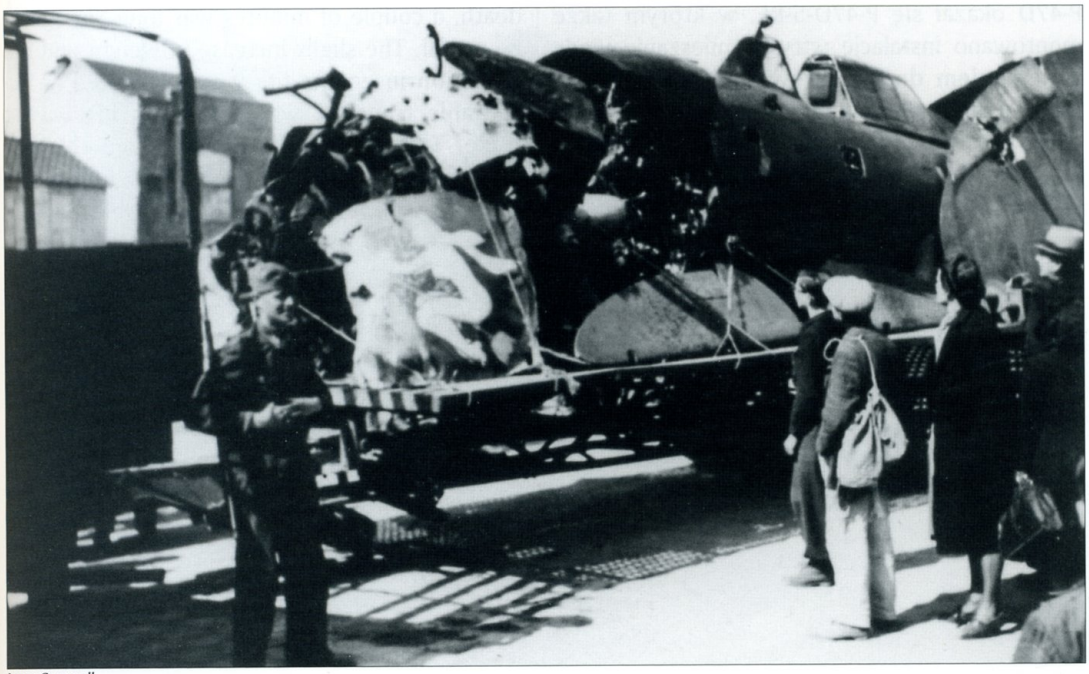
duktów obu fabryk, samoloty z Farmingdale oznaczano jako P-47D-RE, natomiast te z Evansville jako P-47D-RA. Zbudowano 110 egzemplarzy P-47D-RE, identycznych z P-47C-2.

Niektóre wersje były produkowane tylko przez jedną z dwóch fabryk, ale najliczniejsze lub najistotniejsze z punktu widzenia rozwoju konstrukcji, przez obie jednocześnie. W grudniu 1942 roku uruchomiono również licencyjną produkcję P-47 w zakładach firmy Curtiss-Wright w Buffalo w stanie Nowy Jork, tym samym rekompensując wytwórni odwołane zamówienie na nowy myśliwiec Curtissa P-60A. Z powodu opóźnień we wprowadzaniu najnowszych ulepszeń P-47 do produkcji w zakładach Curtissa, *Thunderbolty* z Buffalo, oznaczone P-47G-CU, przeznaczone zostały przede wszystkim na użytek szkół lotniczych. Do marca 1944 roku, gdy zakończono współpracę z fabryką Curtissa, w Buffalo wyprodukowano 354 egzemplarze P-47G, w następujących seriach: P-47G-CU (20 egzemplarzy, odpowiadały wersji P-47C), P-47G-1-CU (40 egz., odpowiadały wersji P-47C-1-RE), P-47G-5-CU (60 egz., odpowiadały z grubsza wersji P-47D-1-RE), P-47G-10-CU (80 egz., odpowiadały wersji P-47D-5-RE) i P-47G-15-CU (154 egz., odpowiadały wersji P-47D-10-RE). Powstały również dwa egzemplarze dwumiejscowych TP-47G-16-CU (*DoubleBolts*) przebudowane z egzemplarzy G-15-CU.

Pierwszym „prawdziwym" P-47D był D-1-RE, łatwo rozróżnialny od swojego poprzednika P-47C po dodatkowych żaluzjach w dolnej części okapotowania silnika, które wydatnie poprawiły chłodzenie przegrzewającego się jeszcze R-2800-21. Zbudowano 105 egzemplarzy tego wariantu. Istotną zmianą, przynajmniej z punktu widzenia pilotów, było wprowadzenie dodatkowego opancerzenia kabiny. Poprawiono instaneously. In December 1942 an agreement was struck with Curtiss-Wright to enable the company to build the P-47 under license at its plant in Buffalo, New York. The US Government promoted the deal in order to compensate the company for the cancelled order for new Curtiss P-60A fighters – and to save it from bankruptcy.

The Curtiss factory usually lagged behind the two Republic plants in introducing the latest improvements, therefore its Thunderbolts, designated P-47G-CU, tended to be used for training duties in the USA, very few being sent overseas. In March 1944 Republic's co-operation with Curtiss was terminated. By that time, the plant at Buffalo had manufactured 354 P-47Gs, in the following production blocks: 20 P-47Gs (roughly corresponding to P-47Cs), 40 P-47G-1-CUs (P-47D-1-REs), 80 P-47G-10-CU (P-47D-5-REs) and 154 P-47G-15-CU (P-47D-10-REs). Two G-15-CUs were converted into tandem two-seat trainers and designated TP-47G-16-CU 'DoubleBolts'.

The first 'real' P-47D was the D-1-RE subtype, easily distinguishable from its predecessors by the additional cowl flaps on the lower part of the engine, which were needed to improve the flow of cooling air through the R-2800-21 (the engine still occasionally suffered from overheating). More cockpit armour was fitted to protect the pilot and the fuel and oxygen installations, as well as the turbo-supercharger exhaust system (given adjustable ducts and redesigned vents), were gradually refined. 105 D-1s were built. The only vital modification featured in the D-2 was the removal of the turbocharger shroud. It was produced at both factories, 445 from Farmingdale, 200 from Evansville. The Evansville plant was responsible for producing the next two sub-types: the D-3-RA



James Crow coll.

Thunderbolt Williamsa załadowany przez Niemców na platformę.

The same Thunderbolt loaded on to a railroad car by the Germans.

James Crow coll.

Z kabiny P-47D wysiada Lt. Andrew W. Smoak, podczas szkolenia w ośrodku treningowym w Dover (Delaware) w roku 1943. Później Smoak zasilił szeregi 387 FS/365 FG i walczył w zachodniej Europie w składzie 9 AF. „Sea Biscuit" był imieniem słynnego w tamtych czasach konia wyścigowego.

Lt. Andrew W. Smoak climbs out of his P-47D during training at Dover (Delaware), 1943. Smoak subsequently joined the 387th FS/365th FG and fought over Western Europe with the 9th AF. 'Sea Biscuit' was a then-famous race horse.

lację tlenową i paliwową, dalszym zmianom uległ system wylotowy spalin.

Jedyną istotną zmianą w P-47D-2 było zdemontowanie osłony turbosprężarki. Produkowany był w obu fabrykach – w Farmingdale zbudowano 445 sztuk, a w Evansville 200 egzemplarzy. Zakłady w Evansville wyprodukowały kolejne dwa warianty: D-3-RA (100 sztuk), w którym dalszym modyfikacjom poddano system tlenowy i paliwowy oraz D-4-RA (200 sztuk), na którym zaczęto prowizorycznie testować system zwiększenia mocy silnika, polegający na wtrysku mieszanki wody z metanolem do cylindrów silnika R-2800-21 (dając efekt podobny do współczesnych dopalaczy w myśliwcach odrzutowych).

Najważniejszym wariantem wczesnych wersji P-47D okazał się P-47D-5-RE, w którym także montowano instalację wtrysku mieszanki wody z metanolem do cylindrów silnika R-2800-21. Dzięki temu rozwiązaniu samolot mógł na kilka minut zwiększyć moc silnika o 15% (do 2300 KM), a co za tym idzie – swoją prędkość. W czasie walki powietrznej, gdzie o życiu lub śmierci decydują

(100 aircraft) – with further modifications to the fuel and oxygen installations; and the D-4-RA (200 aircraft) – with provision for water injection (a short and sudden performance boost which resembled the effect an afterburner has in a modern jet fighter).

The P-47D-5-RE was the most important sub-type of all the early Thunderbolts. It was the first production model with provision for water injection by an engine-driven pump. The mixture of water and methanol was injected into the combustion chambers of the R-2800-21 engine, rapidly increasing its power output by up to 15 percent (giving a maximum war emergency power of 2300 hp) – albeit only for a couple of minutes. In aerial combat, where seconds could make the difference between life and death, a couple of minutes was long enough to be useful. The slight increase in weight and the reduction in engine life was considered an acceptable trade-off when a pilot's life was at stake. The P-47D-5-RE also received the new C-21– type turbocharger and was fitted with two-point B-7 centreline shackles able to carry

P-47D-5-RE (42-8634-WW) sfotografowany w zachodniej Europie w roku 1945. Samolot ma zredukowane uzbrojenie. Przód silnika oraz górna część ogona prawdopodobnie w kolorze czerwonym lub niebieskim. Malowanie górnych części stateczników pionowych w takich kolorach praktykowano w 396 i 397 FS ze składu 368 FG.

P-47D-5-RE (s/n 42-8634-WW) photographed somewhere in Western Europe in 1945. This aircraft has a reduced number of guns fitted. The engine cowl and the top part of the tail are painted either red or blue. Such markings are known among 396th and 397th FS from 368th FG.

James Crow coll.

sekundy, kilka minut to prawie wieczność. Niewielki wzrost masy i skrócona żywotność silnika nie miały tu większego znaczenia – żywy pilot był cenniejszy. P-47D-5-RE otrzymał również nową turbosprężarkę C-21 oraz został standardowo wyposażony w podkadłubowy zamek B-7 na bombę o masie 500 funtów (227 kg)[3] lub dodatkowy zbiornik paliwa. Zbudowano 300 sztuk D-5-RE.

D-6-RE różnił się od swojego poprzednika tylko nieznacznie zmienioną instalacją elektryczną; powstał w ilości 350 sztuk.

Na jesieni 1943 roku gotowy był kolejny wariant P-47D-10-RE, z nowym silnikiem R-2800-63, fabrycznie wyposażonym w instalację wtryskową oraz nową turbosprężarkę C-23. Dopracowano układ chłodzenia oraz zmieniono system hydrauliczny i olejowy. Zrezygnowano z układu łączącego siłowniki obu klap, czyli układu wyrównawczego wprowadzonego w C-1-RE. Ponadto w tej wersji dodano cięgna do ręcznego przeładowywania karabinów maszynowych z kabiny pilota. Wyprodukowano 250 egzemplarzy tego wariantu.

W P-47D-11 zautomatyzowano użycie mieszanki, której wtrysk uruchamiało pchnięcie przepustnicy „do dechy". Fabryka z Farmingdale zbudowała 400 sztuk D-11-RE, a w Evansville jego odpowiednik D-11-RA powstał w ilości 250 sztuk. Od egzemplarza 42-23083 zastosowano fotokarabin, który pilot mógł włączać nawet wówczas, gdy nie uruchomił broni pokładowej.

Zaledwie dwa miesiące później do produkcji wprowadzono P-47D-15, produkowany w obu fa-

[3] Choć można było również podwiesić mniejsze bomby – 100-, 250- lub 325-funtowe.

a 500 lb (227 kg)[3] bomb or a drop tank. 300 D-5s rolled off the Farmingdale factory's assembly line. The D-6-RE was only slightly different from its predecessor – minor modifications were made to the electrical system – some 350 being built.

In the autumn of 1943 another sub-type was ready – the D-10-RE – which featured a new R-2800-63 engine with built-in water injection system and a new GE C-23 turbocharger. Other modifications were made to the hydraulic system and flaps. Manual cable-charging of guns was also introduced. Altogether, 250 were manufactured.

The P-47D-11 introduced an electrically driven water pump operated automatically by the throttle lever. The Farmingdale plant constructed 400 D-11s, while 250 examples of the D-11-RA, its counterpart from Evansville, were also supplied. A new type of gun camera allowed the pilot to operate it without firing the guns.

A mere two months later, the P47D-15 rolled off the assembly lines at both Republic plants. The air war in Europe now called for escort fighters with much better range. There were few sights more disheartening for the heavy bomber crews than that of their escorts having to peel off and head for home, long before they had reached the target area. The forward fuel tank was therefore enlarged, which enabled the P-47 to carry 1421 litres of fuel (375 US gallons), its range being extended another 150 kilometres. After strengthening the construction of the wings, B-10 underwing

[3] Obviously, smaller bombs of 100, 250 or 325 pounds could be mounted as well.

P-47D-6-RE różnił się od D-5 tylko nieznacznie zmienioną instalacją elektryczną. Tutaj widzimy samolot z numerem 42-74644, który należał do 411 FS/373 FG. Podczas lądowania 5 sierpnia 1944 roku na francuskim lotnisku Lonray-La Vielle złamała się goleń lewego podwozia, ale pilot wyszedł z kraksy bez obrażeń.

The P-47D-6-RE differed from D-5 sub-type in having a slightly modified electrical installation. This aircraft (s/n 42-74644) belonged to the 411th FS/373rd FG. As it touched down at Lonray-La Vielle airfield in France on 5th August 1944, its left landing gear strut collapsed – but the pilot walked out unscathed.

James Crow coll.

brykach. Trwająca właśnie nad Europą ofensywa bombowa aliantów stawiała przed myśliwcami coraz większe wymagania co do zasięgu działania. Dla załóg czterosilnikowych bombowców widok myśliwców eskorty, zawracających na długo przed osiągnięciem celu, był wielce deprymujący. Dlatego też w wariancie D-15 zwiększono pojemność przedniego zbiornika, dzięki czemu P-47 mógł obecnie do swojego wnętrza zabierać aż 1421 litrów paliwa (375 galonów). Tym samym zasięg bojowy zwiększył się o kolejne 150 kilometrów. D-15, po wzmocnieniu konstrukcji skrzydła, został również wyposażony w dwa podskrzydłowe wyrzutniki B-10, dając możliwość tworzenia różnych kombinacji przenoszonych bomb i zbiorników z paliwem. Pod skrzydłami, w których o dziwo znaleziono jeszcze miejsce na przewody paliwowe, można było teraz montować dodatkowe, zewnętrzne zbiorniki o pojemności do 568 litrów (150 galonów) każdy lub dwie bomby po 1000 funtów (454 kg) każda. Z dwiema 1000-funtówkami na zaczepach pod skrzydłami i jedną 500-funtówką pod kadłubem (większa po prostu nie mieściła się pod samolotem), P-47D-15 osiągał imponujące 2500 funtów (1134 kilogramy) udźwigu bomb. Kolejną innowacją w D-15 była odrzucana awaryjnie owiewka – niewątpliwie inicjatywa samych pilotów, dla których perspektywa śmierci w płonącej kabinie zatrzaśniętej z powodu uszkodzeń podczas walki była jednym z najgorszych koszmarów. Mechanizm był prosty: pilot szarpał „zawleczkę", owiewka odskakiwała do tyłu, a pęd powietrza wyrywał ją z prowadnic. W wersji D-15 zmieniono także obrys dwóch dolnych klapek żaluzji chłodzenia silnika (na typowy dla wszystkich następnych wersji). D-15-RE powstał w ilości 496 egzemplarzy, a D-15-RA w ilości 157.

racks were added. The wings were plumbed to allow fuel flow, creating a very versatile combination of three 'stores-stations'. The two wing pylons could each carry either a 568 l (150 US gal) drop tank or a 454 kg (1000 lb) bomb. When carrying two 1000-pound bombs under the wings and a 500-pound bomb under the fuselage (there wasn't enough ground clearance for a bigger bomb), the P-47D-15 became a formidable ground attack machine. A jettisonable canopy was a welcomed innovation on the D-15 – burning alive in a jammed cockpit being amongst a pilot's worst fears. The mechanism in this case was very simple: the pilot pulled a 'ripcord', the canopy popped backward, and the air flow tore it off its rails. 496 D-15-REs and 157 D-15-RAs were made.

The P-47D-16-RA and D-16-RE were subtypes modified to use 150 grade fuel, which further boosted the Thunderbolt's performance. 254 D-16-REs and only 29 D-16-RAs were built.

The P-47D-20-RE was powered by the R-2800-59, an engine identical to the R-2800-63 except for a new ignition system. When not carrying the maximum load of fuel or bombs, the D-20 could carry extra ammunition for its eight guns (up to 425 rounds per gun). The guns were air-heated (not electrically, as before) to prevent them from freezing. The tail gear strut was lengthened and a natural metal finish (except for a narrow anti-glare strip in front of the windshield) was adopted from s/n 42-25274 to reduce the aircraft's weight and drag. Nevertheless, when Thunderbolts were directed to engage in fighter-bomber missions in support of the Normandy landings, at least partial camouflaging was advised. This issue was left to the discretion of individual squadron commanders. 300 D-20s from Farmingdale and 187 from Evansville were manufactured.

James Crow coll.

Pilot P-47D-6-RE (42-74710) z 366 FG jeszcze na lotnisku w Anglii.

A 366th FG pilot enjoying the company of his P-47D-6-RE (s/n 42-74710) at an airfield in the UK.

James Crow coll.

Ta sama maszyna z zamalowanym napisem i przemalowanym przodem. Zwraca uwagę kroplowa owiewka kabiny Malcolma. Lotnisko Herzogenaurach, Niemcy, lato 1945 roku.

The same machine shown after some re-painting. Of special note is the British-designed, moulded-perspex, "Malcolm hood" canopy – which vastly improved the visibility from the cockpit. Herzogenaurach airfield, Germany, Summer 1945.

P-47D-16-RA i D-16-RE przystosowano do użycia paliwa 150-oktanowego, co jeszcze zwiększało prędkość maksymalną samolotu; zbudowano 254 D-16-RE oraz 29 D-16-RA.

P-47D-20-RE otrzymał nową jednostkę napędową, R-2800-59, różniącą się od poprzednich nowym układem zapłonowym. Jeśli D-20 nie leciał maksymalnie obciążony bombami lub paliwem mógł zabierać znacznie więcej amunicji (425 półcalowych naboi na każdy z ośmiu karabinów). Mechanizm karabinów maszynowych był od tej pory ogrzewany powietrzem, a nie elektrycznie. D-20 posiadał również wyższy widelec kółka ogonowego i przebudowane podskrzydłowe wyrzutniki. Powstało 300 egzemplarzy D-20-RE oraz 187 sztuk D-20-RA. Od egzemplarza z numerem 42-25274 zarzucono oliwkowe malowanie maskujące, uznając je za zbyteczne, a zwiększające tylko ciężar samolotu i opór powietrza. Oprócz antyodblaskowych pasów bezpośrednio przed wiatrochronem, *Thunderbolty* posiadały teraz naturalny kolor aluminium. Niemniej jednak, po rozpoczęciu inwazji na Francję, zalecono by samoloty wykonujące zadania myśliwsko-bombowe posiadały chociaż częściowe maskowanie. W praktyce, tę kwestię pozostawiono w gestii dowódców jednostek.

Kolejny wariant P-47D-21 posiadał zmodyfikowany system aktywacji wtrysku wody, obecnie uruchamiany przyciskiem znajdującym się na dźwigni przepustnicy. 216 D-21-RE opuściło fabrykę w Farmingdale, a zakłady w Evansville kolejnych 224 egzemplarzy D-21-RA.

Znacząca zmiana w konstrukcji *Thunderbolta* nastąpiła na przełomie wiosny i lata 1944 roku wraz z rozpoczęciem produkcji P-47D-22-RE. Wariant ten otrzymał nowe, większe śmigło Hamilton Standard Hydromatic 24E50-65 o średnicy 4,01 metra (jednocześnie P-47D-23-RA, produkowany w Evansville, został wyposażony w śmigło Curtiss Electric C542S-A114 o średnicy 3,96 metra). Nowe śmigła znacznie poprawiły prędkość wznoszenia P-47 – pułap 4500 metrów osiągał w 5,6 minuty. Dla potencjalnego przeciwnika nowe, „wiosłowe" śmigło oznacza-

The P-47D-21 introduced a revised water injection system, modified to allow activation by throttle control. 216 D-21-REs and 224 D-21-RAs were delivered to fighter units.

The P-47D-22-RE marked another milestone in the development of the aircraft. Produced at the turn of spring/summer 1944, it was the first production block to feature the new, bigger (4.01 m) Hamilton Standard Hydromatic 24E50-65 paddle-blade propeller (at the same time the P-47D-23-RA, manufactured at Evansville, adopted the 3.96 m Curtiss Electric C542S-A114 propeller). The new propellers considerably improved the Thunderbolt's climb rate – henceforth, it was able to climb to 4500 metres in only 5.6 minutes. For a potential adversary the new paddle-blade propeller meant that, in a duel with a P-47, climbing away was no longer a viable evasion manoeuvre. On the other hand, the new boost in performance provided welcome additional "life insurance" for a P-47 pilot. If in trouble, he could always haul back on the stick, employ 2300 war emergency power, and wait for a pursuer to stall and fall off. Climb time to 30,000 feet (9144 m) was reduced from 20 minutes to a mere 13 minutes, whereas speed in level flight was increased from 426 mph (685 kph) to 433 mph (696 kph). The only problem created by the larger propeller was an even smaller ground clearance, there being a mere 6 inches (15 cm) between the blade tips and the ground. For this reason, take-off and landing had to be performed 'carrier style', on all 'three points'. 850 P-47D-22-REs and 889 P-47D-23-RAs built.

A combat-ready D-23 weighed nearly eight tons, and at its rated altitude of 30,000 feet (over 9000 metres), could hit 426 miles per hour (685 kph) – but still had the legs to climb higher, up to 40,000 feet (12 000 meters). Its wing span was 12.42 m, its total length 11.02 m. Its eight 0.50 cal. (12.7 mm) heavy machine guns could spit out a hail of bullets at eight hundred rounds per minute, destroying any aerial target within a range of one kilometre. The impact of such a burst of fire was sufficient to make most targets explode or disintegrate in mid-air. The

James Crow coll.

Dowódca 353 FG, Lt. Col. Glenn E. Duncan, przy swoim P-47D. Lotnisko Raydon, Anglia, 1944 rok.

The commander of the 353rd FG, Lt. Col. Glenn E. Duncan by his P-47D, Raydon, UK, 1944.

ło, że również ucieczka w górę przestała być alternatywą w walce z P-47. Z drugiej strony, dla pilotów *Thunderboltów* nowe śmigło stanowiło dodatkową „polisę ubezpieczeniową". W razie kłopotów zawsze mogli zadrzeć nos maszyny do góry, „zatrudnić" 2300 KM i czekać, aż ścigający przeciwnik straci siłę nośną i zwinie się w korkociągu. Czas wznoszenia na wysokość 30 000 stóp (9144 m) zmalał z 20 minut do zaledwie 13 (*sic*!), a prędkość pozioma na tym pułapie wzrosła z 426 mph (685 km/h) do 433 mph (696 km/h). Jedyny problem stanowił obecnie jeszcze mniejszy prześwit. Gdyby podczas startu P-47 uniósł ogon, pomiędzy śmigłem a ziemią pozostałoby... sześć cali (15 cm). Z tego powodu starty i lądowania musiały być „na trzy punkty", jak na lotniskowcu. P-47D-22-RE powstał w ilości 850 egzemplarzy, natomiast P-47D-23-RA w ilości 889 sztuk. D-22-RE i D-23-RA otrzymały też nowy regulator turbosprężarki A-23.

Gotowy do walki D-23 ważył prawie osiem ton, na pułapie 30 000 stóp (ponad 9000 metrów) osiągał prędkość 426 mil na godzinę (685 km/h), a latać mógł jeszcze wyżej – do pułapu 40 000 stóp (ponad 12 000 metrów). Rozpiętość skrzydeł wynosiła 12,42 m (przy długości P-47D-23 could carry 2500 pounds (over one thousand kilograms) of external ordnance – bombs, *bazooka*-type rocket launchers or auxiliary fuel tanks. Overall, it was a tremendous fighting machine, in a class of its own when introduced. However, one of its most important modifications – the all-round vision "bubble" canopy – had yet to be incorporated in the design.

P-47 Thunderbolt in combat - Europe 1943

By autumn 1942, when the first P-47Cs were finally declared combat-ready, America had been fighting Japan in the Pacific, and Germany over Western Europe and North Africa, for almost a year. The USAAF's frontline fighters of that time, the P-39 and P-40, had not given a particularly good account of themselves. On the Eastern Front – where they had been supplied to the Soviet Air Force under the 'lend-lease' agreement – Russian pilots had expressed doubts about the effectiveness of the new American aircraft. Their German adversaries, meanwhile, had been relatively untroubled by the introduction of P-39s and P-40s on the Russian Front. In the west, after assessing their performance, the RAF had banned Airacobras and Kittyhawks from combat service over the English Channel and occupied France – where even Spitfire Vs were having a hard time countering the new German fighter, the Focke Wulf FW 190A. P-40s, flown by USAAF and RAF pilots over North Africa, were suffering heavy losses at the hands of battle-hardened German '*Experten*' flying the Messerschmitt Bf 109. After a brief period of service evaluation, the British Royal Air Force had declined the American offer of more P-39 Airacobras under lend-lease.

The twin-fuselage, twin-engined P-38 Lightning was an excellent interceptor and reconnaissance aircraft, deployed with good results in the Pacific. Nevertheless, the prevailing weather conditions of north-western Europe tended to reduce the serviceability of the aircraft. Engine malfunctions were quite common at altitude. The two power units, which flanked the sides of the cockpit, severely limited the pilot's field of view, while the characteristic silhouette of the aircraft betrayed its presence at great distances. Furthermore, in early versions of the P-38, the guns would freeze solid at high altitude (temperatures at 10 000 metres could reach -60°C) and the cockpit heater was insufficient to ensure pilot comfort in cold conditions. The most important defect, however, was that the Lightning suffered from compressibility and flutter effects. Once in a steep dive, the P-38 was almost impossible to pull out, plunging earthwards like a brick (the same problem was also encountered with the P-47B). Luftwaffe pilots were aware of this characteristic of

całego samolotu 11,02 m). Był uzbrojony w osiem półcalowych (12,7 mm) karabinów, które w razie potrzeby wyrzucały pociski w ilości ośmiuset sztuk na minutę, niszcząc wybrany cel w odległości nawet jednego kilometra. Większość samolotów przeciwnika po trafieniu taką salwą rozpadała się w powietrzu lub eksplodowała. P-47D-23 mógł również zabierać 2500 funtów (ponad tonę) dodatkowego wyposażenia – bomb, podskrzydłowych wyrzutni rakietowych typu *bazooka* lub dodatkowych zbiorników z paliwem. Był straszliwą maszyną bojową, nie mającą odpowiednika w siłach lotniczych innych krajów na całym świecie. Jednak jedna z najważniejszych modyfikacji w jego historii – zapewniająca doskonałą widoczność owiewka „kroplowa" – była dopiero przed nim.

Zastosowanie bojowe - Europa 1943

Jesienią 1942 roku, kiedy pierwsze egzemplarze P-47C zostały w końcu uznane za sprawne bojowo, Ameryka już prawie rok prowadziła wojnę z Japończykami na Pacyfiku oraz Niemcami nad zachodnią Europą i w północnej Afryce. Ówczesne podstawowe myśliwce USAAF, P-39 i P-40, nawet na froncie wschodnim, gdzie w użyciu wciąż były dwupłatowce, nie zrobiły wielkiego wrażenia na latających na nich Rosjanach, ani tym bardziej na Niemcach. Do działań tych samolotów nad Kanałem La Manche i okupowaną Francją nawet nie dopuszczono. Tam nawet angielskie *Spitfire* Mk. V nie radziły sobie z nowymi myśliwcami niemieckimi *Focke Wulf* FW 190A. Piloci P-40, używanych przez USAAF i RAF w walkach nad Afryką, w starciach z *Messerschmittami* Bf 109 ponosili ciężkie straty. Brythe P-38 and would exploit it by diving into a split-S after attacking a group of bombers, secure in the knowledge that a Lightning pilot would be extremely reluctant to follow.

From August 1942 the Americans brought into play their superb heavy bombers; B-17 Flying Fortresses (usually referred to as *'Forts'*) and B-24 Liberators. They were able to engage targets in France provided they operated within the range of British fighter escorts. Otherwise, the casualties they suffered were unacceptably high. The British– who up until this time had fought a lone and costly night bombing campaign – complained that the USAAF had not yet dropped a single bomb on Germany. To achieve this, America badly needed a new fighter aircraft– and the sooner, the better.

In early 1943 the Luftwaffe was at the peak of its strength in the West, both in terms of its equipment and its personnel. In the autumn of 1942 only three *Jagdgeschwadern* – JG 1, JG 2, and JG 26 – were stationed along the north-western coast of Europe. By the spring of 1943, however, this force had been almost doubled. This was achieved by bringing reinforcements in from other theatres, enlarging existing units and creating new ones. By the end of this process, Hitler's "Fortress Europe" was defended by JG 11, I./JG 3, I./JG 27 and III./JG 54[4].

[4] In July 1943, *Zerstörer Geschwadern* were called upon to join the build-up in the West, including I./ZG 1 brought from Russia and III./ZG 1 from Italy (soon re-named I. and II./ZG 26). Shortly after, the two were strengthened by III./ZG 26, which until then had operated in the Mediterranean. In August, I. and II./ZG 76 were re-created, II. and III./JG 3 brought back from the Eastern Front, followed by II./JG 27 transferred from Italy. In November 1943, III./ZG 76 was activated. By the year's end, IV./JG 3 had joined in. The USAAF bomber raids over north-western Europe were also countered by night fighter units, Maj. Hermann Graf's JGr 50 and I./KG 51 equipped with Me 410 destroyers. All in all, a formidable force to cope with.

James Crow coll.

Przy swoim P-47D-6-RE (42-74647, „LH-U") pozuje do zdjęcia Lt. Col. Wayne Blickenstaff z 350 FS/353 FG. Lotnisko Raydon w Anglii.

Lt. Col. Wayne Blickenstaff of the 350th FS/353rd FG, posing by his P-47D-6-RE (s/n 42-74647, "LH-U"), Raydon, UK.

tyjski *Royal Air Force* (RAF), po krótkim okresie testowania P-39, w ogóle z nich zrezygnował.

Dwukadłubowy, dwusilnikowy P-38 *Lightning* okazał się doskonałą maszyną rozpoznawczą i myśliwcem przechwytującym, stosowanym z dużym powodzeniem nad Pacyfikiem. Jednak w warunkach pogodowych zachodniej Europy był zawodny ze względu na nieustające kłopoty z silnikami i systemem paliwowym. Z powodu dwóch silników widoczność w dół i na boki była mocno ograniczona, natomiast charakterystyczna sylwetka P-38 zdradzała jego obecność na niebie dużo wcześniej niż jakiegokolwiek innego myśliwca. Wczesne wersje P-38 miały problem z zamarzającymi karabinami (zimą na wysokości 10 000 m panowała temperatura nawet -60°C) i niedogrzaną kabiną pilota. Ponadto P-38 miał też inną fatalną wadę – w czasie nurkowania szybko blokowały się stery i samolot spadał jak kamień (ten sam problem występował na P-47B). Tę słabość P-38 wykorzystywali piloci Luftwaffe, w razie zagrożenia uciekając w dół. Amerykanie posiadali doskonałe, ciężkie bombowce B-17 *Flying Fortress* i B-24 *Liberator*, które od sierpnia 1942 atakowały cele we Francji, ale kiedy wychodziły spoza zasięgu eskorty angielskich myśliwców, straty bywały porażające. Anglicy, którzy samotnie prowadzili wyniszczającą, nocną kampanię bombową, wytykali Amerykanom, że USAAF nie zrzucił jeszcze choćby jednej bomby na III Rzeszę. Ameryka potrzebowała nowego myśliwca. I to jak najszybciej.

Na początku 1943 roku Luftwaffe na Zachodzie była u szczytu swojej potęgi, zarówno w sensie wyposażenia, jak i jakości dysponowanych kadr. Jeszcze jesienią 1942 roku stacjonowały tu tylko trzy pułki myśliwskie (JG 1, JG 2 i JG 26). Do wiosny 1943 roku siły te wzmocniono prawie dwukrotnie, ściągając z innych frontów kolejne jednostki, rozbudowując istniejące lub tworząc nowe. Teraz „Twierdzy Europa" od

RAF fighter raids over northern France– aimed at slowly wearing down the German *Jagdwaffe* – were proving ineffective and debilitating, as was demonstrated during the Dieppe landings of August 1942 (when the Allies lost over 100 aircraft in one day).

The so-called *Rhubarb* missions – low-level attacks on airfields and means of transport – were undoubtedly a nuisance for the German defenders, but they were also extremely hazardous for the Allied fighter pilots charged with carrying them out. The French coastline and the most important potential targets, were heavily defended by very accurate *Flak* (German anti-aircraft defences). The liquid-cooled engines of Spitfires and Hurricanes were very vulnerable to coolant leaks; a single hit in a radiator was all that it took to bring down an aircraft and lose a valuable pilot over enemy territory.

The *Circus* missions – attacks by small formations of light bombers like Blenheims and Bostons, flying under escort of numerous fighter squadrons – were achieving equally short-lived gains. A modest bomb-load could not possibly do much harm to the enemy, while Luftwaffe fighters rarely allowed themselves to be lured into a battle of attrition with the escort, preferring instead to wait for an appropriate moment to slash through the bomber formation with speed and height advantage, before diving away. The *Rodeos* – classic fighter sweeps – were usually ignored altogether by the Luftwaffe.

The night bombing of the Reich, while inflicting terrifying losses on the civilian population and property, was not having the expected effect on German national morale – and very little on its military potential. At night, a city inhabited by hundreds of thousands of people was easily located and set ablaze – a factory crucial to the enemy's war effort was much harder to destroy in the darkness. These tactics

W roku 1943 najgroźniejszym przeciwnikiem Thunderboltów był Focke Wulf FW 190. Szybki, zwrotny i silnie uzbrojony okazał się maszyną, która nie od razu dała się pokonać Amerykanom. Jednak Niemcy musieli przede wszystkim atakować bombowce, co wystawiało ich na ataki eskorty.

In 1943 the Thunderbolts' most demanding adversary encountered over Europe was Focke Wulf FW 190. Fast, manoeuvrable and heavily-armed, this machine was able to put up a fierce resistance against the invading Americans. Nevertheless, the FW 190 pilots were ordered to go for the bombers, which made them vulnerable to attacks by the escort fighters.

via Marek J. Murawski

via Marek J. Murawski

FW 190 był dobrym samolotem, ale w jego kabinie musiał jeszcze siedzieć dobry pilot. W roku 1943 nie brakowało takich w Luftwaffe. Ten, uzbrojony w cztery 20-milimetrowe działka, FW 190A-7 należał do Hptm. Grislawskiego, dowódcy 1./JG 1.

Although a superb design itself, FW 190 – like any other combat aircraft – was only as good as the pilot who flew it. Fortunately for the Germans, there were still many well-trained and experienced fighter pilots among the ranks of the Luftwaffe back in 1943. This FW 190A-7, armed with a formidable quartet of 20 mm cannons, was the mount of Hptm. Grislawski, the commander of 1./JG 1.

zachodu broniły także JG 11, I./JG 3, I./JG 27 oraz III./JG 54[4].

RAF prowadził zaciekłe walki nad wybrzeżem północnej Francji, próbując wyczerpać siły niemieckiej *Jagdwaffe*, ale – jak dobitnie pokazała to choćby bitwa powietrzna z okazji lądowania aliantów pod Dieppe w sierpniu 1942 roku (jednego dnia stracono ponad 100 samolotów) – z takiej konfrontacji siły Sprzymierzonych wychodziły nie najlepiej.

Misje typu *rhubarb*, ataki z lotu koszącego na lotniska, transport kolejowy, drogowy lub morski, były niewątpliwym utrapieniem dla Niemców, ale dla myśliwców alianckich okazały się bardzo kosztowne. Pas wybrzeża, jak i wszystkie ważniejsze obiekty były bronione przez niezwykle skuteczny *Flak* (niemiecką obronę przeciwlotniczą). Silniki *Hurricane'ów* i *Spitfire'ów* były chłodzone glikolem i jedno trafienie w chłodnicę oznaczało najczęściej utratę pilota i maszyny nad terytorium wroga.

Misje typu *circus*, czyli nalot niewielkiej grupki lekkich bombowców *Blenheim* czy *Boston*, osłanianych przez nawet kilkanaście dywizjonów myśliwców, nie spełniały swojego zadania. Bombowce siłą rzeczy wyrządzały niewielkie szkody, a myśliwce Luftwaffe często nie dawały się wciągać w wyniszczającą bitwę, atakując

[4] W lipcu sprowadzono do obrony Rzeszy jednostki *Zerstörer* (niszczycielskie): I./ZG 1 z Rosji i III./ZG 1 z Włoch (przemianowane następnie na I. i II./ZG 26); wkrótce dołączyła do nich III./ZG 26, działająca do tej pory nad Morzem Śródziemnym. W sierpniu odtworzono I. i II./ZG 76, z frontu wschodniego ściągnięto II. i III./JG 3 oraz II./JG 27 z Włoch. W listopadzie utworzono III./ZG 76. Pod koniec roku dołączyła IV./JG 3. W zwalczaniu bombowców nad północno-zachodnią Europą brały również udział myśliwce nocne, jednostka „specjalna" Maj. Grafa (JGr 50) oraz I./KG 51, wyposażona w wersje niszczycielskie Me 410.

in themselves were unlikely to win the war for the Allies.

However, it had become clear that daylight precision bombing would only be possible with the assistance of an effective fighter escort. This problem had become acute because British Spitfires could only accompany the USAAF *heavies* as far as Paris, some 280 kilometres away. The P-38 Lightning, meanwhile, still had its aforementioned limitations– that took a long time to remedy. By the time improved P38s were available, the P-51 Mustang was beginning to supplant the Lightning in service, though only in large numbers after the spring of 1944[5]. In 1943, therefore, it fell to the P-47 Thunderbolt to pave the way for the 8th Air Force bombers as they flew over the Third Reich.

The first P-47 Thunderbolts arrived in England on 20th December 1942 – only to be greeted with a distinct lack of enthusiasm on the part of the British, who had become rather jaundiced in their opinion of American fighter designs. However, this was as nothing compared to the dismay of the American pilots who were required to fly the ungainly-looking machine. The P-47's size and shape were overwhelming and the aircraft very quickly became the subject of malicious comment. The British joked that, if in danger, a P-47 pilot could hide himself from the enemy in the aircraft's spacious fuselage. Still, pilots of the USAAF elite 4th Fighter Group (4th FG), who were about to exchange their Spitfires for P-47s, found the situation very unfunny – naturally so, for their

[5] Economic considerations played a role, too – P-38s cost $118,000 apiece; P-51s only $55,000. The production cost of a P-47 was roughly $98,000.

w wybranym przez siebie momencie z wyższego pułapu i „urywając się" eskorcie dzięki przewadze nagromadzonej prędkości. Misje typu *rodeo*, czyli klasyczne „wymiatanie", były często ignorowane przez Luftwaffe.

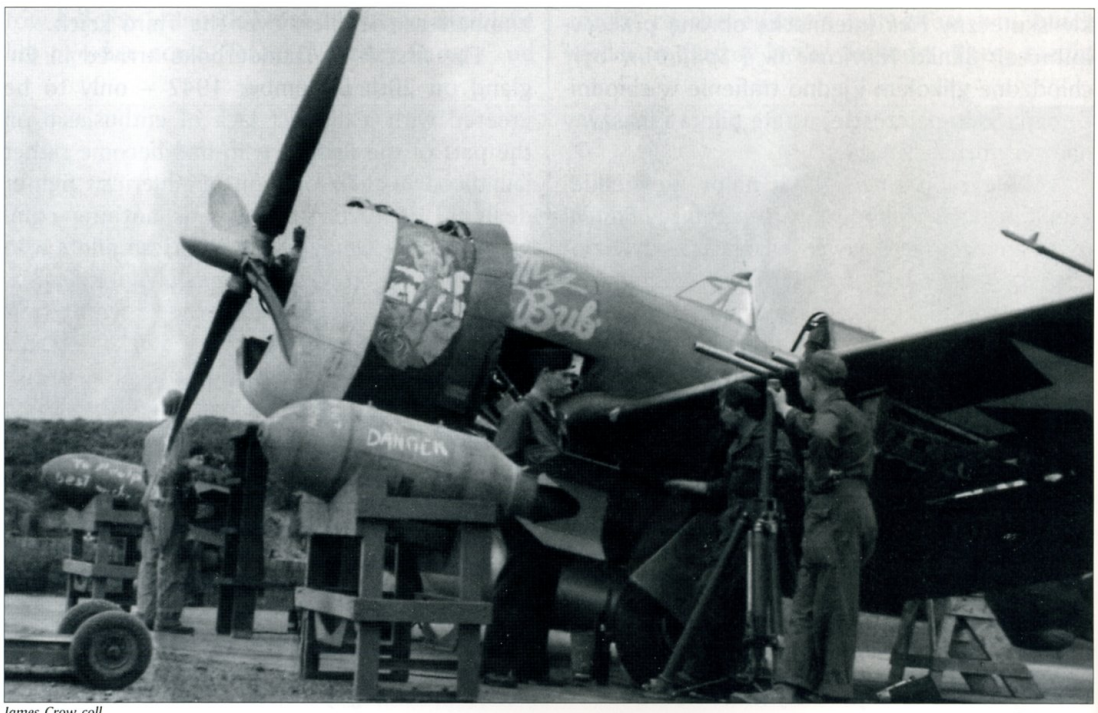
Nocne bombardowania Rzeszy, chociaż przerażały skalą zniszczeń, wbrew oczekiwaniom Anglików nie miały większego wpływu na morale Niemców, a tym bardziej na ich potencjał militarny. W nocy można było trafić w kilkusettysięczne miasto, ale nie w fabrykę produkującą uzbrojenie. Taka wojna prowadziła donikąd. Precyzyjne naloty za dnia wymagały silnej osłony myśliwców, a angielskie *Spitfire'y* mogły towarzyszyć bombowcom na odległość nie większą niż 280 kilometrów, czyli najdalej do Paryża. P-38 miał swoje poważne ograniczenia (wspomniane wcześniej), a kiedy w końcu je wyeliminowano, do dyspozycji był już P-51 *Mustang*, chociaż w większych ilościach dopiero na wiosnę 1944 roku[5]. Do tego czasu wolną drogę dla bombowców 8. Armii Powietrznej w głąb III Rzeszy piloci *Thunderboltów* musieli wywalczyć praktycznie sami.

Kiedy 20 grudnia 1942 roku pierwszy *Thunderbolt* dotarł do Anglii, nie wywołał entuzjazmu wśród Anglików, zawsze nieco sceptycznie patrzących na osiągnięcia Amerykanów, ani tym bardziej wśród amerykańskich pilotów, którzy tym monstrum mieli latać. P-47 przytłaczał swoim kształtem oraz wielkością i wkrótce stał się obiektem wielu żartów. Brytyjczycy sugerowali, że w razie zagrożenia pilot P-47 mógł poszukać sobie kryjówki w przepastnym kadłubie. Niemniej jednak,

lives were at stake. The Group was composed of three squadrons, and at their heart was a core of 1940 Battle of Britain veterans who had flown as volunteers in the American *Eagle Squadron*. Comfortable in their nimble Spitfire Mk. Vs, the *Eagles* were none too pleased with their new, somewhat grotesque-looking mounts. In these aircraft they were to do battle with the crack German fighter units stationed in northern France; JG 2 *'Richthofen'* and JG 26 *'Schlageter'*. Although their commanders had assured them that above 20,000 ft the new aircraft was a capable fighter, the pilots knew that there was another side to the story: because no matter at what height they began, dogfights often ended up at treetop level, and that was where their German opponents, flying highly manoeuvrable Bf 109s and FW 190s, would have the upper hand.

Nevertheless, the USAAF was determined to introduce its new fighter into the aerial arena as soon as possible. Three fighter units were selected to take on this task almost simultaneously – the 4th, 78th, and 56th Fighter Groups, the latter being the unit which had first tested Kartveli's fighter back in States. However, a few problems were encountered. Under combat conditions most Allied fighter pilots could not distinguish between a radial-engined Thunderbolt and a Focke Wulf 190, so it was decided that the grey-olive P-47s had to have their engine nacelles painted white and be given distinctive white recognition stripes on the rudder and elevators. At their pilots' request, 4th FG armourers stripped many *Jugs* of the outermost pair of 0.50 cal. guns to save some weight, the remaining six being considered to have enough punch.

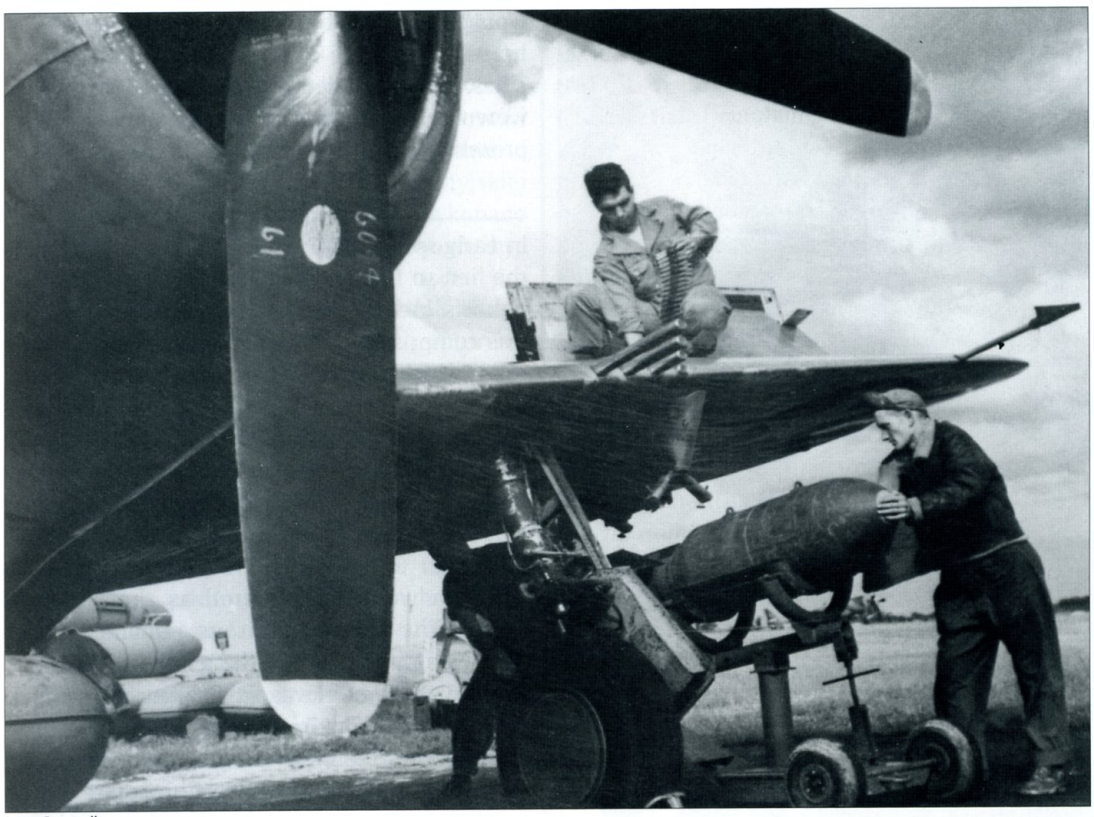
[5] Nie bez znaczenia były też względy ekonomiczne – P-38 kosztował 118 tys. dolarów, P-51 – tylko 55 tys. Koszt wyprodukowania P-47 wynosił ok. 98 tys.



James Crow coll.

Zbrojmistrze 391 FS/366 FG podczas załadunku bomb pod P-47D „My Bub". Zdjęcie to wykonano we Francji w ostatnim roku wojny. 500-funtówka w tle nosi napis kredą: „Dla Adolfa, z najlepszymi życzeniami".

Armourers of the 391st FS/366th FG bomb-up a P-47D 'My Bub', somewhere in France near the end of the war. The 500-pounder in the background bears an inscription in chalk: "To Adolph, Best Wishes".



James Crow coll.

Podwieszanie 500-funtowej bomby pod skrzydło Thunderbolta.

A 500-lb bomb being shackled under the wing of a Thunderbolt.

pilotom elitarnej 4. Grupy Myśliwskiej (4 FG), która jako pierwsza miała „przesiąść się" na P-47, nie było wcale do śmiechu – tutaj stawką było ich życie. Rdzeń najbardziej doświadczonych pilotów 4 FG stanowili weterani walk z czasów Bitwy o Anglię w 1940 roku, latający wówczas w „Dywizjonie Orłów". Przyzwyczajeni do lekkich i zwrotnych *Spitfire'ów* Mk. V, Amerykanie niechętnie spoglądali na groteskowo wyglądający P-47, który przecież miał stanąć do walki z elitą Luftwaffe, m.in. ze stacjonującymi w północnej Francji pułkami myśliwskimi JG 2 *Richthofen* i JG 26 *Schlageter*. Przyszli piloci *Thunderboltów* wiedzieli wprawdzie, że powyżej 20 000 stóp ich nowy „rumak" ma świetne osiągi, ale była też druga strona tego medalu – walczące myśliwce miały tendencję do schodzenia na coraz niższy pułap, często walcząc tuż nad ziemią, a tam przewaga zwrotnych Bf 109 i FW 190 gwałtownie rosła.

Dowództwo USAAF było jednak zdeterminowane, żeby wprowadzić do walki „swój" myśliwiec. Niemal od razu przezbrojono w *Thunderbolty* trzy jednostki myśliwskie: 4, 78 i na końcu 56 FG – tę samą, która jako pierwsza testowała konstrukcję Kartveliego. Jako że myśliwce z silnikami gwiazdowymi były wówczas specjalnością Niemców, szaro-oliwkowe *Thunderbolty* otrzymały elementy identyfikacyjne – białe pasy na usterzeniu pionowym i poziomym oraz białe osłony silników. Na życzenie pilotów zbrojmistrze 4 FG początkowo usunęli z wielu P-47 po jednej, zewnętrznej parze kaemów, żeby je nieco odciążyć.

Pojawienie się P-47 nad wybrzeżem Francji i Belgii wiosną 1943 roku początkowo niewiele

The first P-47s, which made their presence felt along the coast of northern France and Belgium in spring 1943, did not at first provide a breakthrough in the aerial war over Europe, as their range did not differ much from that of British fighters; the Thunderbolt's massive Pratt & Whitney R-2800 demanded 100 gallons of fuel for every hour of flight time. Under full power in combat, it consumed 300. In June the P-47 pilots could stay up for a modest one hour and a half, of which only 30 minutes in the hostile airspace.

Summer 1943 brought along crucial improvements. After experiments with cumbersome and unreliable 200 US gallon ferry tanks, in July first Thunderbolts were equipped with pressurized, metal 75 US gallon tanks of teardrop shape. Consequently, the range of effective escort was extended to 550 kilometres. In August, fitted with a 108 US gallon belly tanks, Thunderbolts were able to go as far as Hamburg, some 600 kilometres away from their bases in UK. A popular variation, available since February 1944, was the 150 US gallon centreline drop tank. More modifications increasing fuel capacity were introduced in spring 1944 when first under-wing drop tanks were successfully tested. Other types of auxiliary tanks included a lozenge-shaped, flat, 200 US gallon belly tank. Later on (late spring 1944), 150 US gallon under-wing drop tanks came into use. Also, 150 US gallon tanks, adopted from P-38 Lightning, had been tested. British-designed 108 and 200 US gallon tanks were made of pressed, impregnated paper. Although fuel

James Crow coll.

Uzupełnianie zasobników amunicyjnych w skrzydle P-47D. W każdym zasobniku mieściło się 425 pocisków kalibru 12,7 mm.

Feeding the guns of a P-47D. Each of the eight ammunition containers could store up to 425 rounds of 12.7 mm calibre.

zmieniło – jeszcze w maju zasięg P-47 nie różnił się od zasięgu angielskich myśliwców. Potężny Pratt & Whitney R-2800 *Thunderbolta* potrzebował aż 100 galonów paliwa (378 litrów) na każdą godzinę lotu. W czasie walki zużycie paliwa wzrastało nawet do 300 galonów. Jeszcze w czerwcu piloci P-47 mogli przebywać w powietrzu zaledwie około półtorej godziny, z czego tylko 30 minut nad terytorium wroga.

Przełom nastąpił latem. Po eksperymentach z nieporęcznym zbiornikiem podkadłubowym na (teoretycznie) 200 galonów, w lipcu *Thunderbolty* wyposażono w hermetyczny, kroplowy, odrzucany zbiornik z aluminium na 75 galonów paliwa (284 litry). Tym samym, odległość efektywnej eskorty podskoczyła do 550 kilometrów. W sierpniu, dzięki zastosowaniu powiększonego zbiornika o pojemności 108 galonów (409 litrów) P-47 mogły już docierać w okolice Hamburga, 600 km od swoich baz. Popularnym wariantem, dostępnym na początku 1944 roku, był zbiornik 150-galonowy. Kolejne zwiększenie zapasu paliwa nastąpiło na wiosnę 1944 roku dzięki wprowadzeniu pary podskrzydłowych zbiorników na 108 galonów każdy. Na P-47 stowould rot them if stored for longer than eight hours, they were very cheap to produce. Besides, once dropped over enemy territory, they were useless to Germans, who otherwise were presented with extra supply of scrap metal.

Enemy Coast Ahead

In early spring 1943, the 4th Fighter Group was the first to fly familiarization sorties on the new fighters. Activated in August 1942, the 4th FG was comprised of three American fighter squadrons, which up until that time had flown with the RAF. Known as *Eagle Squadrons*, they were incorporated into the United States Army Air Force in the following manner: 71 Sqn RAF became the 334th USAAF Fighter Squadron (334th FS), its planes identified by the letter code "QP", 121 Sqn became 335th FS ("WD"), while 133 Sqn was re-designated as the 336th FS ("VF"). The three squadrons remained under British command until the end of 1942. Col. Edward Anderson was in charge of the unit: popular and highly respected as he was among his pilots, at 39 years old he could have been a father to most of them. Command during combat sorties was usually placed in the hands of his much younger deputies (and later, successors), Chesley Peterson and Donald Blakeslee. Throughout its stay in England, the 4th FG was based at Debden.

Starting from 17th January 1943, the 4th FG began training on P-47Cs. Its first combat mission took place on 10th March, when 14 Thunderbolts of the 334th FS, led by Lt. Col. Peterson, performed a fighter sweep over Pas de Calais. Just to be on the safe side, they were escorted by twelve Spitfire Vs, which still remained in the Group's inventory. Fortunately for the Americans, those early incursions went mostly uncontested by the Luftwaffe. The Germans, veterans of aerial battles over the Channel, took a very pragmatic approach to such flights– so long as the Thunderbolts simply cruised at high altitude and did not drop bombs they were considered harmless and were ignored. On 16th March the 4th FG officially relinquished their Spitfires (although the 335th FS performed its last Spitfire mission as late as 10th April). Meanwhile, the P-47s were fitted with British radios (to replace the originals which failed regularly) and, from 8th April, resumed their sweeps over to the other side of the Channel. Around this time two more Fighter Groups – the 56th and 78th FG – were declared combat ready. Most of the early Thunderbolt raids were flown by a joint force drawn from elements of the three Groups.

The 78th Fighter Group was next in line to re-arm with Thunderbolts – eventually becoming the only Fighter Group in the Eighth Air Force (8th AF) to fly all three major types of

sowano również z czasem podkadłubowy, płaski zbiornik na 200 galonów (758 litrów), kształtem przypominający wielką pastylkę. Późną wiosną 1944 weszły do użycia podskrzydłowe zbiorniki na 150 galonów (567 litrów), zaadoptowane z P-38 *Lightning*. Zbiorniki produkcji brytyjskiej o pojemności 108 i 200 galonów były wykonane z impregnowanego papieru. Paliwo mogło być w nich przechowywane tylko przez osiem godzin, jednak niewątpliwą zaletą był minimalny koszt ich produkcji, a zrzucone nad terytorium wroga były dla przeciwnika bezużyteczne.

Na drugą stronę Kanału

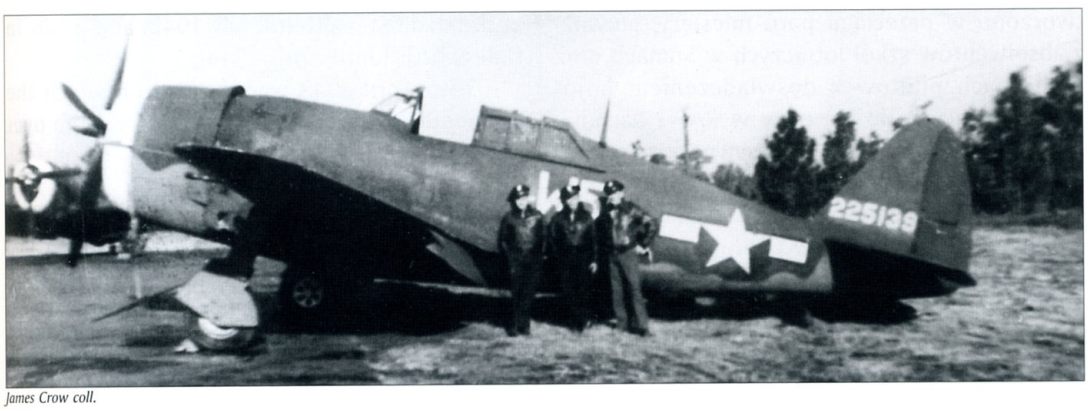
Wczesną wiosną 1943 roku 4. Grupa Myśliwska jako pierwsza rozpoczęła loty bojowe na swoich nowych myśliwcach. Kiedy w sierpniu 1942 r. powołano do życia 4 FG, jej kadry w całości składały się z pilotów amerykańskich walczących dotychczas w trzech dywizjonach wchodzących w skład *Royal Air Force*. Znane jako *Eagle Squadrons*, dywizjony przemianowano według następującego wzoru: 71. Sqn RAF stał się 334 Dywizjonem Myśliwskim USAAF (334 FS), a jego samoloty nosiły od teraz kod boczny „QP"; 121. Sqn przemianowano na 335 FS (kod boczny „WD"), a 133. Sqn na 336 FS („VF"). Dywizjony pozostały pod dowództwem brytyjskim do końca 1942 roku. Jednostką dowodził Col. Edward Anderson, ale – chociaż powszechnie lubiany i poważany – w wieku 39 lat mógł być ojcem większości swoich pilotów i na loty bojowe jednostkę prowadzili jego młodsi podwładni (a później następcy): Chesley Peterson i Donald Blakeslee. Przez cały okres wojny nad Europą 4 FG stacjonowała w Debden.

Od 17 stycznia 1943 roku 4 FG rozpoczęła loty treningowe na P-47C. Pierwsza misja bojowa P-47 miała miejsce 10 marca, kiedy to 14 *Thunderboltów* z 4 FG (334 FS) pod dowództwem Lt. Col. Petersona poleciało na „wymiatanie" w rejon Pas de Calais. Na wszelki wypadek ubezpieczało je 12 *Spitfire'ów* Mk. V, które wciąż pozostawały na stanie 4 FG. Na szczęście dla Amerykanów, te wczesne wypady na P-47 były zwykle ignorowane przez Luftwaffe. Niemcy, weterani walk nad Kanałem La Manche, mieli praktyczne podejście do sprawy – *Thunderbolty*

American fighters used over Europe: the P-38, P-47, and P-51. It was comprised of the 82nd FS ("MX"), the 83rd FS ("HL") and the 84th FS ("WZ"). The Group was formed in May 1942 and originally trained on P-38s. In December 1942 it moved to England, in preparation to fly escort missions over occupied Europe. Then, unexpectedly, the unit was stripped of all available aircraft and most of its pilots – they were needed urgently in North Africa as replacements for fighter units of the 12th AF, taking part in operation *Torch*. At this point the 78th FG practically ceased to exist. The only personnel remaining were the commander, Lt. Col. Arman Peterson, three squadron commanders and nine flight commanders, three each per squadron. However, the unit's strength was re-built within a few months, the new recruits mostly being recent graduates from flight schools, though a few American pilots with combat experience were drawn from British and Canadian squadrons as well. The first batch of P-47Cs arrived at the unit on 28th January 1943 and a period of intensive training followed. After a short time at Goxhill, in early April the Group moved to the base at Duxford, where Douglas Bader's famous Fighter Wing had been stationed during the Battle of Britain. The 78th FG was to stay there until the end of the war.

On 13th April the type's first combat sortie, a fighter sweep in the St. Omer area, was flown by the third of the three Thunderbolt Groups; the 56th FG (one flight from each squadron). The 56th Fighter Group had arrived in England in January 1943. The unit was composed of the 61st FS ("HV"), the 62nd FS ("LM") and the 63rd FS ("UN"). Having been the first regular military pilots to train on P-47s (from mid 1942), the 56th FG was able to handle the new fighters with far greater proficiency right from the start. Soon, the 56th Fighter Group became one of the most successful fighter units in the USAAF – counting amongst its number some of the best American pilots – and led by the charismatic Col. Hubert "Hub" Zemke.

Hub Zemke took command of the 56th FG in September 1942 (on that occasion he was promoted from Lieutenant to Major, and shortly



James Crow coll.

P-47G-15-CU (42-25139) to jeden z pierwszych P-47D zbudowanych przez zakłady Curtiss w Buffalo. Zdecydowana większość z nich została skierowana do szkół lotniczych. Tutaj widzimy pilotów 510 FS/405 FG na krótko przed wysłaniem do Anglii w roku 1943.

P-47G-15-CU (s/n 42-25139), one of the first P-47Ds manufactured by the Curtiss plant in Buffalo. They were almost exclusively dispatched to advanced training units. 510th FS/405th FG pilots are seen here, shortly before being sent overseas, 1943.

James Crow coll.

Roznegliżowane dziewczyny były ulubionymi godłami pilotów amerykańskich. Jedno z nich widzimy na maszynie z 405 FG. Pod kadłubem spłaszczony zbiornik paliwa.

Scantily clad girls were the most popular theme for nose-art among American airmen. An example is seen on this 405th FG machine. Note the 200 US gal. lozenge-shaped, flat drop tank under the fuselage.

latały wysoko i nie zrzucały bomb, były więc nieszkodliwe. Po wyposażeniu P-47 w radia angielskie (oryginalne psuły się regularnie), loty na drugą stronę Kanału wznowiono z dniem 8 kwietnia. W tym czasie stan gotowości bojowej osiągnęły również dwie pozostałe jednostki *Thunderboltów* – 56 i 78 FG. Pierwsze wyprawy często organizowano w mieszanych składach z wszystkich trzech Grup.

78 FG była drugą jednostką przezbrojoną w *Thunderbolty* i jedyną w 8. Armii Powietrznej, która w czasie swojej kariery bojowej latała na wszystkich trzech typach amerykańskich myśliwców używanych nad Europą: P-38, P-47 i P-51. Składała się z trzech dywizjonów (w nawiasach literowe kody boczne dywizjonów): 82 FS („MX"), 83 FS („HL") oraz 84 FS („WZ"). Powstała w maju 1942 roku i była szkolona na P-38G. W grudniu jednostka przeniosła się do Anglii, przygotowując się do lotów eskortowych nad okupowaną Europą. Jednak w styczniu 78 FG praktycznie przestała istnieć, kiedy większość pilotów i wszystkie P-38 wysłano jako uzupełnienie dla dywizjonów w północnej Afryce. W Anglii pozostał jedynie dowódca jednostki, Lt. Col. Arman Peterson, trzej dowódcy dywizjonów oraz dowódcy eskadr, po trzech w każdym dywizjonie. Stan osobowy 78 FG odtworzono w przeciągu paru miesięcy, głównie z absolwentów szkół lotniczych w Stanach oraz nielicznych pilotów z doświadczeniem bojowym, latających do tej pory w RAF i kanadyjskim RCAF. Rozpoczęto intensywne loty treningowe na P-47C, których pierwsze egzemplarze pojawiły się w jednostce 28 stycznia. Po krótkim okresie spędzonym w Goxhill, na początku kwietnia 78 FG przeniosła się do bazy w Duxford, gdzie w czasie Bitwy o Anglię stacjonowało słynne Skrzydło Myśliwskie Douglasa Badera. Tam też została do samego końca wojny.

after, to Lt. Colonel!). Back in 1941 he had spent some time in Russia, training Soviet pilots on lend-lease P-40s. He was a superb commander and tactician. During 154 combat sorties he shot down 15 enemy aircraft destroyed, with a quarter share in another victory. His first and the most famous Thunderbolt to see combat, in which he scored his first three victories, was P-47C-5 *MOY TOVARISHTCH* ("LM-Z", s/n 41-6330). Fierce rivalry between his 56th FG and Maj. Blakeslee's 4th FG continued until the very end of the war, ending in a sort of a 'score draw'. The 4th FG notched up a greater total of German aircraft destroyed (including those on the ground), while the 56th FG accounted for more aerial victories[6]. In August 1944 Hub Zemke took command of the 479th FG, which at that time was converting from P-38s to P-51s, considerably boosting the morale of this relatively low-scoring fighter unit. Unfortunately, in October 1944, on a mission over Germany, Zemke's Mustang lost a wing while pulling out of a steep dive and he was forced to bail out. As a result, he spent the rest of the conflict as a prisoner of war in *Stalag Luft I*. The 56th FG was the only unit in the entire 8th AF that never replaced its Thunderbolts with Mustangs. The 56th FG was stationed in Kings Cliffe (until April 1943), then at Horsham St. Faith (till July 1943) and finally in Halesworth (until April 1944).

15th April 1943 was the day on which the Thunderbolt recorded its first victory claim over

[6] As a means of promoting attacks on Luftwaffe airfields among its fighter pilots, the USAAF afforded equal status to "victories" on the ground with those gained in aerial combat – the only fighter arm in the world to do so. Although aerial victories were considered more "prestigious", destroying an enemy aircraft on the ground – at an airfield defended by *Flak* regiments – was often more dangerous than shooting it down in air combat.

13 kwietnia swój pierwszy lot bojowy – „wymiatanie" w rejonie kompleksu lotnisk Luftwaffe w St. Omer – wykonali piloci 56 FG (po jednej eskadrze z każdego dywizjonu). Personel 56 FG dotarł do Anglii w styczniu 1943 roku. W skład 56 FG wchodziły następujące dywizjony: 61 FS („HV"), 62 FS („LM") oraz 63 FS („UN"). Testując P-47 jako pierwsi (od połowy 1942), piloci 56 FG mieli najwięcej praktyki w obchodzeniu się z nowym myśliwcem. Z czasem 56. Grupa Myśliwska, mająca w swoich szeregach wielu najskuteczniejszych pilotów i prowadzona przez charyzmatycznego dowódcę, Col. Huberta Zemke, stała się legendą USAAF.

Hubert „Hub" Zemke dowodził 56 FG od września 1942 roku, awansując z porucznika od razu do stopnia majora (a wkrótce potem podpułkownika!). Wcześniej, w roku 1941, przebywał w Rosji, gdzie szkolił sowieckich pilotów w lataniu na P-40, dostarczanych w ramach programu *lend-lease*. Był doskonałym dowódcą i taktykiem. W czasie 154 misji bojowych zestrzelił 15,25 samolotów przeciwnika. Jego pierwszym „bojowym" i jednocześnie najsłynniejszym *Thunderboltem*, na którym odniósł swoje pierwsze trzy zwycięstwa, był P-47C-5 *„MOJ TOWARISZCZ"* – „Mój Towarzysz" („LM-Z", 41-6330). Rywalizacja pomiędzy „jego" 56 FG i 4 FG, dowodzoną przez Maj. Blakeslee, trwała do końca wojny. Zakończyła się swoistym remisem. 4 FG miała na koncie więcej samolotów wroga (wliczając te zniszczone na ziemi), ale 56 FG miała więcej zwycięstw odniesionych w powietrzu[6]. W sierp-

James Crow coll.

To godło na samolocie 313 FS/50 FG było szczególnie wierne oryginałowi...

This picture on a 313rd FS/50th FG was particularly realistic...

a German aircraft. On that day Col. Peterson was leading the 4th FG on a *Rodeo* over Ostende, when the American formation ran across a dozen FW 190s of II./JG 1. The CO of the 335th FS, Maj. Don Blakeslee, dived down on the enemy aircraft whilst firing his eight *fifties*, scoring numerous strikes all over one of the Focke Wulfs. Interviewed the following day by several high-ranking officers about the capabilities of the P47 in combat, Blakeslee pronounced a verdict that has passed into history: *"By God, it ought to dive – it certainly won't climb"*. In fact, all of the Focke Wulfs of II./JG 1 had returned safely to their base, the Germans claiming a pair of P-47s shot down (both by Ofw. Heesen of 5./JG 1). According to Blakeslee himself, the Focke Wulf he shot at tore into the

[6] Niejako promując taktykę niszczenia samolotów Luftwaffe na ziemi, dowództwo USAAF – jako jedyne – uznawało takie „zwycięstwa" jako równorzędne z klasycznymi zwycięstwami powietrznymi. Chociaż te drugie były traktowane przez pilotów bardziej prestiżowo, zniszczenie niemieckiego samolotu na płycie lotniska (bronionego przez morderczy *Flak*) było dużo bardziej niebezpieczne, niż zestrzelenie go kilka tysięcy metrów nad ziemią.

James Crow coll.

...i nic dziwnego, że nie wszyscy mogli nad sobą zapanować. Lotnisko Lymington w Anglii, marzec 1945 roku.

...no wonder it provoked a lot of emotion among the ground crew. Lymington airfield, UK, March 1945.

niu 1944 roku Hub Zemke przejął dowodzenie 479 FG, przezbrajaną właśnie z P-38 na P-51, wydatnie podnosząc morale tej nienajlepszej wówczas jednostki. W październiku w jego *Mustangu*, wychodzącym właśnie z głębokiego nurkowania, oderwało się skrzydło. Resztę wojny spędził jako więzień *Stalag Luft I*. 56 FG była też jedyną jednostką, która do końca wojny nie wymieniła swoich *Thunderboltów* na P-51 *Mustang*. W 1943 roku 56 FG stacjonowała w Kings Cliffe (do kwietnia), następnie w Horsham St. Faith (do lipca) i Halesworth (do kwietnia 1944).

Dniem pierwszego, historycznego zwycięstwa *Thunderbolta* nad samolotem Luftwaffe ogłoszono 15 kwietnia 1943. Tego dnia Col. Peterson prowadził 4 FG na kolejne *rodeo*, kiedy w rejonie Ostendy formacja natrafiła na 15 FW 190 z II./JG 1. Maj. Blakeslee, dowódca 335 FS, dopadł przeciwnika w locie nurkowym i zasypał huraganowym ogniem z ośmiu półcalówek. Wypytywany następnego dnia przez licznie przybyłych z tej okazji generałów i pułkowników o wrażenia po walce na P-47, Blakeslee wyraził zdanie, które przeszło do historii: *By God, it ought to dive – it certainly won't climb* (w wolnym tłumaczeniu: „Na Boga, całe szczęście, że chociaż dobrze nurkuje, bo wznosi się bardzo marnie"). Co ciekawe, okazało się, że tego dnia wszystkie *Focke Wulfy* II./JG 1 wróciły bezpiecznie do swojej bazy, natomiast Niemcy odnotowali dwa zestrzelenia P-47 (oba Ofw. Heesen z 5./JG 1). Według relacji samego Blakeslee'a, ostrzelany przez niego *Focke Wulf* uderzył o ziemię i eksplodował[7]. Kogo więc zestrzelił Maj. Blakeslee – i czy faktycznie – pozostaje do dziś tajemnicą.

Podobnie jak „Hub" Zemke, Maj. Donald „Don" Blakeslee był żywą legendą USAAF czasów II Wojny Światowej. W Anglii latał bojowo od maja 1941 roku. Sława pierwszego zwycięzcy na P-47 była w jego wypadku ironicznym zrządzeniem losu, jako że Blakeslee nienawidził

[7] Wersję wydarzeń według samego Blakeslee'a można znaleźć w książce Williama Hessa pt. *P-47 Thunderbolt At War*, s. 17.

ground, exploding on impact[7]. Who then, if at all, shot down the American, would remain a bit of a mystery until present day.

Very much like Hub Zemke of the 56th FG, Maj. Donald "Don" Blakeslee became a living legend in the USAAF. He had flown combat missions over Europe since 1941. His subsequent fame as the first man to claim a victory in the P-47 was quite ironic, because Blakeslee hated the Thunderbolts he was made to fly and never changed his mind about them. His tally ultimately amounted to 15 confirmed victories (including 4 aircraft destroyed on the ground). Both P-47s flown by Blakeslee carried the code letters "WD-C" on the fuselage – with no other distinguishing marks. His second and last Thunderbolt was P-47D-1-RE (s/n 42-7853).

The number of combat missions he flew is the subject of some controversy, as Blakeslee himself often chose not to log flights during which nothing of importance took place. In this way he avoided being sent for an obligatory period of rest, which few fighter pilots really enjoyed. It's estimated that he amassed some 1200 hours of combat flying (an average combat tour for a fighter pilot in the European theatre of operations was 250 hours). He led his unit on some very daring missions, including the famous "shuttle" flight to Russia during the *Frantic* operation. His name even became known to Luftwaffe interrogation experts, who liked to unsettle captured 4th FG pilots by asking about 'old Don Blakeslee' (many Allied pilots found the Germans' knowledge of their command structures disturbingly accurate and detailed). Some interrogators claimed they would gladly let all captured American pilots go home in exchange for Blakeslee alone.

In December 1943 Blakeslee was given the task of leading the 354 FG ("borrowed" from the 9th AF) on its first combat sorties. The unit was already equipped with the new P-51s and

[7] Blakeslee's personal account of that fight can be found in the book by William Hess, *P-47 Thunderbolt At War*, p. 17.

James Crow coll.

Wariant P-47D-10-RE otrzymał nowy silnik R-2800-63 z instalacją wtryskową oraz nową turbosprężarką C-23. Ta maszyna z numerem 42-75154 należała do bombowej 384 BG i została sfotografowana na Francuskiej Riwierze latem 1945 roku.

The P-47D-10-RE sub-type was equipped with the new R-2800-63 engine which benefited from water injection and a new C-23 turbocharger. This particular machine (s/n 42-75154) belonged to the 384th BG and was photographed on the French Riviera in the summer of 1945.

James Crow coll.

Thunderboltów, którymi przyszło mu latać i nigdy się do nich nie przekonał. Jego oficjalna lista zestrzeleń ma 15 pozycji (w tym cztery samoloty zniszczone na ziemi). Ile faktycznie wykonał lotów bojowych, nie wiadomo. Sam Blakeslee miał zwyczaj nie notować w dzienniku bojowym misji, w czasie których nie wydarzyło się nic godnego uwagi. W ten sposób unikał wcześniejszego odesłania go na przymusowy urlop z powodu wylatania określonej liczby godzin – żaden pilot myśliwski tego nie lubił. Przyjmuje się, że „wylatał" około 1200 godzin (przeciętna tura bojowa dla pilota myśliwskiego na europejskim teatrze działań wynosiła 250 godzin). Prowadził swoją jednostkę na najtrudniejsze misje, m.in. w czasie słynnego lotu „wahadłowego" do Rosji. Niemieccy oficerowie śledczy, przesłuchujący zestrzelonych pilotów 4 FG (wiedza Niemców na temat przeciwnika przerażała niejednego wziętego do niewoli pilota), dopytywali się, co słychać u starego „Dona" Blakeslee'a. Nie było w tym dużej przesady, kiedy mówili, że chętnie wymieniliby ich wszystkich na niego jednego.

W grudniu Blakeslee otrzymał zadanie poprowadzenia do walki 354 FG („wypożyczonej" z 9. Armii Powietrznej) latającej na P-51. *Mustang* był jego miłością od pierwszego wejrzenia. Kiedy 1 stycznia 1944 roku Blakeslee został dowódcą 4 FG, dopilnował, aby jego jednostkę przezbroić w *Mustangi* w pierwszej kolejności. Był doskonałym dowódcą i taktykiem. Podobnie jak Maj. Josef Priller, dowódca JG 26, którego zwano „podniebnym matematykiem" (poniekąd the Mustang was to become Blakeslee's preferred mount. When, on 1st January 1944, he took command of the 4th FG, he saw to it that his unit received the long-awaited replacement for the P-47 as soon as possible.

Blakeslee was recognized as an excellent leader and air tactician. Very much like his counterpart on the other side of the Channel, Maj. Josef Priller, the *Kommodore* of JG 26 (known as an "aerial mathematician"), Blakeslee was able to effectively command three squadrons of 16 aircraft each in combat.

The 56th FG clashed with the Luftwaffe for the first time on 29th April, in the area of Blankenberge, on the Dutch coast. The far more experienced Germans performed a lightning head-on attack, firing short, well-aimed bursts as they flashed by and dived into the overcast below. The Americans barely had time to respond – two 62nd FS pilots went down (both ended up as POWs). The victors were most probably Lt. Mayer of 6./JG 26 and Ofw. Heitmann of 8./JG 26.

On 4th May, the 56th FG joined up with some RAF Spitfires to fly its first *Ramrod* mission, escorting B-17s on their return from a bombing raid on Antwerp. Before reaching the Dutch coast, Col. Zemke was forced to abort because of a dud radio. However, his problems were not to end there... As a fierce dogfight with German defenders developed over Walcheren Island, Maj. Loren "Mac" McCollom, the CO of the 61st FS, shot down... an RAF Spitfire. Walker Mahurin of the 63rd FS dived on an enemy fighter but misjudged his approach; he overshot, pulled up

P-47D-10-RE (42-75197) z 386 FS/365 FG, który rozbił się na lotnisku Beaulieu w Anglii 6 czerwca 1944 roku. Podczas ataku na cele naziemne pilot zrzucił bombę ze zbyt małej wysokości i jej eksplozja uszkodziła jego własny samolot. Mimo to zdołał wrócić do Anglii.

P-47D-10-RE (s/n 42-75197) of 386th FS/365th FG crash-landed in Beaulieu, UK, on 6th June 1944. While attacking ground targets, the pilot of this aircraft dropped a bomb from too low down and its blast damaged his own machine. Nevertheless, he managed to nurse his crippled crate back home.

James Crow coll.

jego odpowiednik po drugiej stronie Kanału), Blakeslee potrafił kierować w walce jednocześnie trzema dywizjonami po 16 samolotów każdy. Jedyną cechą wyróżniającą oba P-47, na których latał, były litery kodowe „WD-C" na kadłubie. Jego drugi i ostatni zarazem *Thunderbolt* to P-47D-1-RE (42-7853).

56 FG swoją pierwszą walkę z Luftwaffe stoczyła 29 kwietnia w okolicach Blankenberge. Niemcy przeprowadzili błyskawiczny atak od czoła strzelając krótkimi, dobrze wymierzonymi seriami, po czym zniknęli w dole. Amerykanie właściwie nie zdążyli nawet zareagować – 62 FS stracił dwóch pilotów (obaj dostali się do niewoli). Ich pogromcami byli najprawdopodobniej Lt. Mayer z 6./JG 26 i Ofw. Heitmann z 8./JG 26. 4 maja 56 FG poleciała razem ze *Spitfire'ami* RAF na swój pierwszy *ramrod*, osłonę Fortec powracających znad Antwerpii. Jeszcze nad holenderskim wybrzeżem Col. Zemke musiał zawrócić, gdy przestało działać jego radio, ale był to dopiero początek problemów. Nad wyspą Walcheren u wybrzeża Holandii Maj. Loren „Mac" McCollom, dowódca 61 FS, zestrzelił... brytyjskiego *Spitfire'a*. Bud Mahurin z 63 FS zaatakował niemieckiego myśliwca, ale rozpędzony, przegonił go i wrócił do domu z „pamiątką" – dziurą po pocisku kalibru 20 mm w tyle kadłuba. Niemcy też nie mieli powodu do chwały. Chociaż w czasie ich ataku na bombowce niedoświadczone 4 i 56 FG były za wysoko, *Spitfire'y* z Biggin Hill i Northolt skutecznie kontratakowały i wszystkie 79 eskortowanych Fortec wróciło cało do baz w Anglii.

14 maja miał miejsce kolejny wielki nalot 8 AF. B-17 i B-24 miały zbombardować Kilonię, część Fortec skierowała się na cele w Wevelghem i Antwerpii. Nad Hulst, niedaleko granicy z Belgią, 4 FG starła się z *Focke Wulfami* z JG 1. Zgłoszono dwa zestrzelenia bez strat własnych. Tego dnia 48 maszyn z 78 FG również broniło bombowców, odpierając atak ponad 20 FW 190 i Bf 109. Jednostka zdobyła swoje pierwsze zwycięstwa: Cpt. James Stone (dowódca 83 FS) oraz Cpt. Robert Adamina z 82 FS zestrzelili po jednym FW 190. Stracono jednak trzech pilotów. Cpt. Elmer McTaggart i F/O S. Martinek ratowali się skokiem na spadochronie, Cpt. Adaand came back home with a "souvenir" – a hole torn by a 20 mm shell in the rear fuselage. Things were not going well for the American units; but luckily the opposing German pilots were unable to capitalize on the situation. Although the inexperienced 4th and 56th FGs were too high to effectively counter the German attack, the veteran Spitfire squadrons from Biggin Hill and Northolt were able to deal with the threat on their own, and all 97 B-17s returned safely to England.

On 14th May, the 8th AF organized another major raid: B-17s and B-24s targeted Kiel, with diversionary attacks on Wevelghem and Antwerp. Several American fighter units were called upon to fly as escorts. Over Hulst the 4th FG engaged the Focke Wulfs of JG 1, claiming two of them for no loss to their own number. The 78th FG also saw action: in a dogfight with some 20 FW 190s and Bf 109s, the unit claimed its first victories. Cpt. James Stone, CO of the 83rd FS, and Cpt. Robert Adamina of the 82nd FS brought down one FW 190 each. These were hard-earned victories as the unit lost three pilots. Cpt. Adamina ditched his shot-up P-47 in the sea, while Cpt. McTaggart managed to evade capture, cross the Spanish border and return to England (of 80,000 American airmen lost over occupied Europe, only some 4000 made it back to England before the end of the war). On that day German fighters (of I. and II./JG 1, as well as 10./JG 54) claimed four P-47s shot down.

No less involved on 14th May was the 56th FG. It stayed with the bomber formations until the first attackers came into view. Led by Col. Zemke, the Thunderbolts turned into the fast-approaching enemy and fired their guns as both forces zoomed past each other. As the enemy aircraft loomed ever larger in his sights, Lt. Robert Johnson pressed hard the trigger and it got stuck in "fire" position. Unable to silence the blazing guns, he threw his aircraft violently around the sky, attempting to jolt the firing mechanism. At one point his 'slugs' accidentally hit a FW 190 that strayed in front of his machine. By the time Johnson finally regained control over his eight *fifties*, he had dropped a long way from the main formation. Alone, and dan-

P-47D-11-RE miał zautomatyzowane użycie mieszanki zwiększającej moc silnika do 2300 KM. Ten samolot z numerem 42-75257 należał do 379 FS/362 FG i wylądował na brzuchu 11 lutego 1944 roku na lotnisku Wormingford koło Colchester.

The P-47D-11-RE featured automated fuel mixture control, boosting engine power up to 2300 hp. This aircraft (s/n 42-75257) belonged to the 379th FS/362nd FG. It belly-landed on 11th February 1944 at Wormingford near Colchester.

James Crow coll.

James Crow coll.

Kolejna ofiara pierwszego dnia operacji „Overlord". Trafiony ogniem Flaku P-47D z nieznanej jednostki dotarł do pomocniczego lotniska Woodbridge w Anglii i wylądował na brzuchu. Straż pożarna szybko ugasiła płonący silnik.

Another victim of the first day's combat during "Overlord". Shot up by Flak, this P-47D of an unknown unit managed to reach the emergency strip at Woodbridge in England and bellied in. The fire brigade quickly put out the engine fire.

mina posadził swojego postrzelanego *Thunderbolta* na morzu. Cpt. McTaggart zdołał przedrzeć się do Hiszpanii i w końcu wrócić do Anglii (z niemal 80 tysięcy lotników amerykańskich zestrzelonych nad Europą, tylko około czterem tysiącom udało się uniknąć niewoli). Tego dnia niemieccy piloci (I. i II./JG 1 oraz 10./JG 54) zgłosili zestrzelenie czterech P-47.

14 maja również 56 FG leciała w osłonie bombowców. Kiedy w pobliżu Fortec pojawiły się myśliwce przeciwnika, eskadra prowadzona przez Col. Zemkego wykonała gwałtowny zwrot w stronę nadlatujących Niemców i obie formacje ruszyły naprzeciw siebie, strzelając w przelocie. Broń pokładowa w samolocie Lt. Roberta Johnsona zablokowała się i pomimo wszelkich starań pilota, nie chciała przestać strzelać. Szamocząc się po całym niebie, Johnson próbował uciszyć karabiny maszynowe, w pewnym momencie trafiając przez przypadek (niegroźnie) przelatującego *Focke Wulfa*. Kiedy w końcu jego broń umilkła, wokół nie było nikogo. Sam, niebezpiecznie nisko, Bob Johnson rozglądał się niespokojnie za resztą dywizjonu. Kiedy w końcu dogonił grupę ośmiu samolotów, stwierdził z przerażeniem, że omal nie dołączył do formacji *Focke Wulfów*. Mając dość wrażeń jak na jeden dzień, Johnson pognał „na pełnym gazie" w stronę Anglii. Col. Zemke nie miał wyrozumiałości dla młodego pilota, który opuścił swoje miejsce w szyku. Po powrocie Lt. Johnson otrzymał ostrą reprymendę.

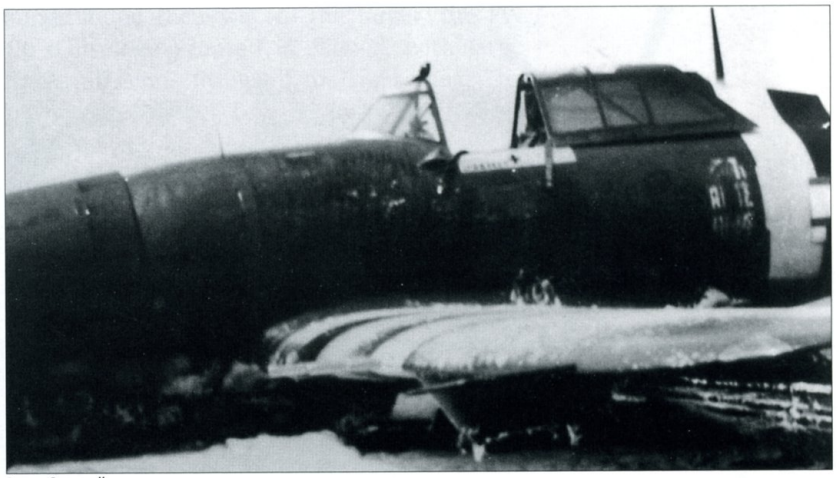
Starcia trwały, ale po 31 lotach bojowych 56 FG nie uzyskała ani jednego pewnego zestrzelenia, a straciła już kilku pilotów. 15 maja, w czasie *rodeo* nad Zandvoort, dowódca eskadry w 61 FS, Cpt. Francis Gabreski ma okazję spróbować swoich sił: *Po mojej lewej stronie, na godzinie dziewiątej, około 1800 m niżej, widać było dwanaście Fw 190 lecących w przeciwnym kierunku co my. Eskadra moja miała dobrą pozycję do ataku, poprowadziłem ją więc lewym zakrętem tak, abyśmy mieli słońce za plecami i zacząłem nurkowanie. Prędkość gwałtownie rosła, serce biło mi jak młot.*

W chwili, gdy znalazłem się za liderem Focke Wulfów, musiał mnie zauważyć. Wykonał półbeczkę i wywrotem przeszedł w nurkowanie; oddana przeze mnie seria uderzyła w pustą przestrzeń, w której Niemiec znajdował się jeszcze przed ułamkiem se-

gerously low, he was anxious to team up with the rest of his squad. Catching up with a formation of eight aircraft ahead of him, he was terrified to realize they were Focke Wulf 190s. Having had enough adventure for one day, Johnson throttled up his aircraft and made a beeline for England. Col. Zemke was not at all sympathetic to the young pilot, giving him a piece of his mind for having abandoned his assigned position in the formation.

Occasional engagements continued, but after 31 combat sorties the 56th FG had still not filed a single confirmed victory. It had, on the other hand, already lost a couple of its own pilots. On 15th May, during a *Rodeo* over Zandvoort, Cpt. Francis Gabreski, a flight commander from the 61st FS, had had his share of fruitless combat: "*Off to my port side, at 10 o'clock and 1800 metres lower, I noticed a dozen FW 190s flying in the opposite direction. My flight was well-positioned for a surprise attack, so I led it into a left sweeping turn, keeping our backs against the sun, and went into a dive. We were quickly gathering speed and I felt my heart thumping.*

The very moment I placed myself behind their leader, he must have noticed me. He snap-rolled and dived away; the burst I fired hit the empty space which the German had occupied only split seconds earlier. I concentrated on their Number Two, but with the same effect. Finally I caught the Number Three, as this guy was a little bit slower than the others. I closed up to 350 metres and opened fire before he managed to split-S. My shells hit his fuse-



James Crow coll.

kundy. Skoncentrowałem się zatem na Numerze Drugim, ale efekt był ten sam. Udało mi się dopiero przy Numerze Trzecim. Ten facet był nieco wolniejszy, niż dwaj poprzedni. Zbliżyłem się do niego na odległość 350 m i otworzyłem ogień zanim zaczął on swoją unikową beczkę i nurkowanie. Pociski moje uderzyły w kadłub Niemca gdzieś w połowie odległości między kabiną pilota i usterzeniem, ale zdolności do lotu mu nie odebrały; on również zniknął[8].

16 maja piloci *Thunderboltów* poruszyli prawdziwe „gniazdo szerszeni". Na „wymiatanie" nad wybrzeże Holandii poleciało 36 P-47 z 56 FG i 42 z 78 FG, wkrótce dołączyła 4 FG. W powietrzu zastali armadę około stu FW 190, w tym pilotów, którym lepiej było schodzić z drogi. Dokładnie o 13:12, 7000 m ponad ujściem Skaldy, Maj. Josef Priller (*Kommodore* JG 26), posyła do morza swojego pierwszego P-47 (jego 88 zwycięstwo). Pilot ratuje się skokiem na spadochronie – to jedyna strata 78 FG tego dnia. 16 maja zwycięstwa nad P-47 zgłasza jeszcze dwóch innych pilotów JG 26 i dwóch z JG 1, w tym, na północ od Zeebrugge, *Kommodore* JG 1 Obstlt. Hans Philipp, as frontu wschodniego z ponad 200 zestrzeleniami na koncie. Potyczki z 78 FG nie przeżył natomiast inny oficer Luftwaffe, Hptm. Dietrich Wickop, *Kommandeur* II./JG 1. 84 FS z 78 FG zgłasza swoje drugie i trzecie zwycięstwo. Niemcy faktycznie tracą jeszcze jednego FW 190 z 6./JG 26 niedaleko Zaffelare i jednego Bf 109G-4 z 4./JG 54 w pobliżu Philippine.

18 maja w potyczce z dwunastką Bf 109, Duane Beeson i Thomas Andrews z 4 FG (334 FS) zgłosili po jednym zestrzeleniu, ale zginął Robert Boock, strącony nad Morzem Północnym. Trzy dni później 8 AF bierze na cel Wilhelmshaven i Emden. W potyczce z Bf 109 z III./JG 54 nad Morzem Północnym, w okolicy Zeebrugge, 4 FG straciła trzech pilotów. 31 maja 56 FG wykonywała „wymiatanie" na wysokości 9000 m, nie napotykając przeciwnika w powietrzu. Jednak nad Moorsele w Belgii je-

[8] Francis S. Gabreski, *Gabby Pilot Myśliwski*, s. 112-113.

lage between the cockpit and the rudder but did not disable him. He too disappeared"[8].

On 16th May the 8th's Thunderbolt pilots flew into a real "hornet's nest". Thirty six P-47s of 56th FG and forty two from 78th FG were detailed to perform a fighter sweep over the Dutch coast, the 4th FG joining them later. Against this force rose approximately one hundred FW 190s, flown by, in some cases, very experienced *'Experten'*. At precisely 1312 hours, over the Schelde Estuary, Maj. Josef Priller shot down his first P-47 (his 88th victory). The unfortunate pilot bailed out – it was the only 78th FG loss on that day. However, two other JG 26 pilots, and two more from JG 1, claimed victories against the 78th FG – Including one north of Zeebrugge by the *Kommodore* of JG 1, Obstlt. Hans Philipp, an Eastern Front ace with over 200 victories. During the engagement the Germans lost a high-ranking officer, Hptm. Dietrich Wickop, *Kommandeur* II./JG 1. The 84th FS (of the 78th FG) filed its second and third victory on that day. German records registered the loss of a FW 190 of 6./JG 26 near Zaffelare and a Bf 109G-4 of 4./JG 54 in the vicinity of Philippine.

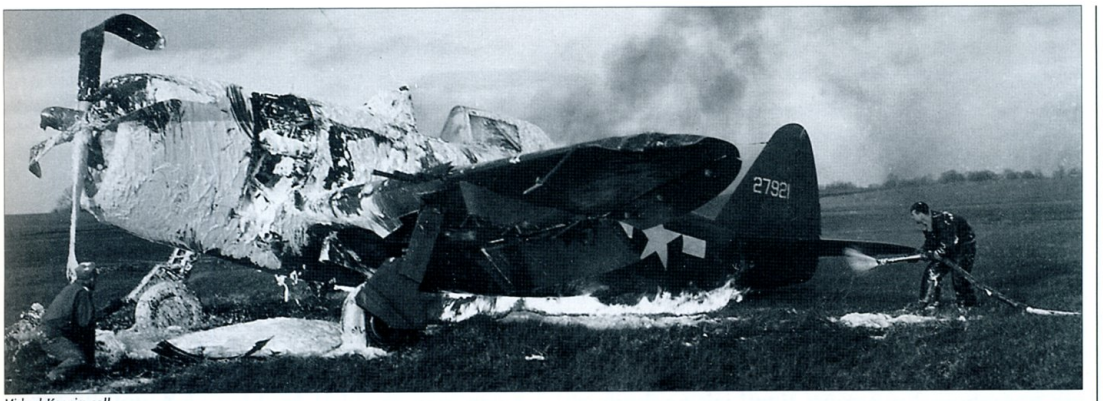
On 18th May, in a skirmish with twelve Bf 109s, Duane Beeson and Thomas Andrews of the 4th FG (334th FS) each claimed one apiece, but the unit lost Robert Boock, shot down over the North Sea. Three days later the 8th AF attacked Wilhelmshaven and Emden. American victories of that period were interspersed with losses. The 4th FG lost 3 pilots in a clash with Messerschmitts of III./JG 54 over Zeebrugge. On 31st May the 56th FG carried out a high-level sweep over the enemy coast at the height of 9000 metres. No German aircraft were encountered, but over Moorsele in Belgium one of the P-47s dropped out of formation and drifted away. The reason wasn't hard to guess – failure of the pilot's oxygen system and his subsequent loss of consciousness. With the helpless squad-

[8] Francis S. Gabreski, *Gabby Pilot Myśliwski*, p. 112-113.

P-47D-11-RE (42-75238) z nieznanej jednostki w Europie. Widoczne ślady przemalowania.

P-47D-11-RE (s/n 42-75238) of an unknown unit, somewhere in Europe. A full set of ETO aerial recognition markings is visible.

James Crow coll.



Michael Koenig coll.

Gaszenie pożaru silnika P-47D na angielskim lotnisku, 20 grudnia 1943 roku. Jednostka nieznana.

Fighting the engine fire of a P-47D (unit unknown) at an airfield in the UK, 20th December 1943.

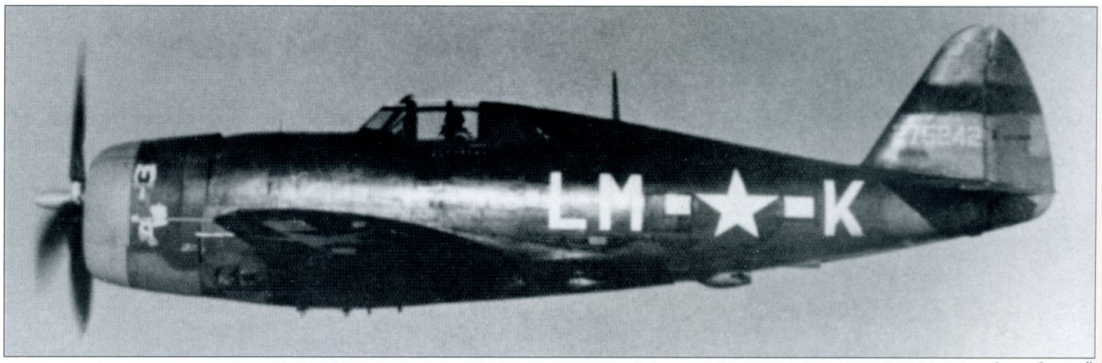
den z P-47 z 63 FS opuścił formację, dryfując w powietrzu. Powód był niemal pewny – awaria systemu tlenowego i utrata przytomności pilota. Na oczach bezradnych kolegów *Thunderbolt* 1st Lt. Pat'a Williamsa poszybował bezwładnie w dół, znikając z pola widzenia.

12 czerwca 56 FG zdobyła w końcu pierwsze, upragnione zwycięstwo nad Luftwaffe. Jednostkę wysłano na kolejne „wymiatanie", tym razem w rejonie Pas de Calais. Nad Ypres Maj. Schilling z 62 FS, na czele „eskadry niebieskiej", zaatakował z przewagi wysokości *Staffel Focke Wulfów*. Niemcy zręcznie uniknęli ataku, podczas gdy ubezpieczająca ich czwórka FW 190 błyskawicznie pojawiła się za ogonami eskadry Schillinga. Pozostająca na wyższym pułapie „eskadra żółta" pod dowództwem Cpt. Waltera Cooka pomknęła w dół na ratunek. Cpt. Cook otworzył ogień do pierwszego *Focke Wulfa* z 270 m, trafiając w nasadę lewego skrzydła i powodując eksplozję znajdującej się tam amunicji do działka 20 mm. Z urwanym lewym skrzydłem FW 190 – kłębowisko płomieni i czarnego dymu – przewrócił się na plecy i w gwałtownym korkociągu runął w dół.

W czerwcu do jednostek docierają pierwsze P-47D. 13 czerwca bombowce 8 AF zaatakowały zakłady *Focke Wulfa* w Bremie i stocznię w Kilonii. *Thunderbolty* wykonały patrole ofensywne nad północną Francją i Holandią, próbując związać w walce siły przeciwnika. W czasie porannego wymiatania nad Cassel „Hub" Zemke zaliczył „swojego pierwszego" (i od razu drugiego). Zaskoczywszy *Schwarm Focke Wulfów* z 10./JG 26, błyskawicznie zbliżył się na odległość 180 m do ostatniego w szyku Niemca. Po pierwszej serii z kadłuba przeciwnika buchnęły płomienie, z prawego skrzydła zaczęły odpadać duże kawałki poszycia. Prowadzący *Rotte* – nr 3 w niemieckim szyku – zdołał uciec spod ostrzału bez większych uszkodzeń, ale Zemke miał już w celowniku nr 2, skrzydłowego dowódcy *Schwarm*, zmieniając go jedną serią w kulę ognia. Lt. Bob Johnson zajmował w tym czasie pozycję na końcu swojej eskadry (tzw. *tail end Charlie*) i jego zadaniem było ubezpieczanie kolegów, ale w wirze walki dał się ponieść emocjom i ruszył do solowego ataku – wkrótce kolejny przeciwron looking on, the Thunderbolt carrying 1st Lt. Pat Williams plunged to the ground.

On 12th June, the 56th FG gained its first confirmed victory over a Luftwaffe aircraft. On that day Zemke's Thunderbolts were flying a *Rodeo* in the area of Pas de Calais. Over Ypres Maj. Schilling of the 62nd FS, leading *'blue flight'*, attempted to bounce a *Staffel* of Focke Wulfs passing below. The Germans skilfully avoided the attack and Schilling's flight very soon ended up with a couple of FW 190s on their tails. *Yellow flight*, led by Cpt. Walter Cook, immediately pushed their joysticks forward and roared down to the rescue. Cpt. Cook centred a Focke Wulf in his gunsight and from a distance of about 270 metres, opened fire. His rounds struck the enemy machine's left wing root and caused the 20 mm cannon shells stored there to explode. With one wing torn off, the FW 190, by now a mass of flames and black smoke, flipped onto its back and plummeted to the ground in a violent spin.

In June the three Thunderbolt units received their first batch of improved P-47Ds. On 13th June, the 8th AF targeted the Focke Wulf factory at Bremen and the shipyards at Kiel. Thunderbolt units were to fly offensive patrols over northern France and Holland in an attempt to divert the attention of the German *Jagdwaffe*. During the morning sweep over Cassel, Hub Zemke bagged his first and second *'Jerry'*. Sneaking up on an unaware *Schwarm* of Focke Wulfs from 10./JG 26, he rapidly closed up to 180 metres, singling out the last aircraft in the formation. As the first rounds found their way to the target, the FW 190's fuselage erupted in flames, with large chunks of debris flying off the right wing. The *Rottenführer*, Number Three in the enemy formation, managed to break away with only minor damage but Zemke was already looking through the gunsight at Number Two, the German commander's wingman. One burst turned him into a ball of fire. Lt. Bob Johnson was flying at the end of the formation as the so-called *'tail end Charlie'*, his job being to watch over his colleagues' backs, but in the heat of the battle he was tempted to go in himself. In a moment another enemy aircraft was spinning down in flames, his first victory. For this feat Johnson was



James Crow coll.

P-47D-11-RE (42-75242) pilotowany przez Maj. Michaela Quirka z 62 FS/56 FG podczas eskorty bombowców nad Niemcami. Pod kabiną symbole dziesięciu zwycięstw powietrznych. Na częściowo żółtej osłonie silnika Kaczor Donald.

P-47D-11-RE (s/n 42-75242) flown by Maj. Michael Quirk of the 62nd FS/56th FG during an escort mission over Germany. Ten black crosses under the cockpit denote the number of victories scored by the pilot. Note the yellow cowl band (denoting 62nd FS) and the Donald Duck nose-art.

nik poszybował w stronę ziemi jak pochodnia – jego pierwsze zwycięstwo. Za ten „wyczyn" Bob Johnson otrzymał kolejną reprymendę. *Team work* (działanie zespołowe) było dewizą 56 FG, na solowe popisy nie było tu miejsca.

Lt. Robert „Bob" Johnson dołączył do 61 FS/56 FG w lipcu 1942 roku. Chociaż w głębi ducha marzył o karierze myśliwca, kierując się głosem rozsądku i namowami kolegów ze szkoły lotniczej, zgłosił swoją chęć służenia na bombowcach, aby po wojnie łatwiej znaleźć pracę jako pilot linii pasażerskich. Dowództwo *Air Corps* zignorowało jednak jego wybór, kierując go do jednostki myśliwskiej. Swój pierwszy lot bojowy wykonał 17 kwietnia – *rodeo* nad holenderską wyspą Walcheren. W dywizjonie wyrobił sobie opinię ostrego pilota, może nawet zbyt ostrego. Mówiono o nim: *Don't fly with Johnson, he'll get you killed* („nie lataj z Johnsonem, bo zginiesz"). Jednak Bob Johnson obdarzony był darem, który w życiu myśliwca jest bezcenny. Czy był to doskonały wzrok czy przysłowiowy „szósty zmysł", trudno rozstrzygnąć, ale Johnson dostrzegał przeciwnika na niebie na długo przed innymi. W czasie wojny wykonał 91 lotów bojowych, zniszczył 27 samolotów wroga i dosłużył się stopnia majora. Na początku czerwca 1944 został odesłany do Stanów, gdzie do końca wojny zajmował się szkoleniem przyszłych myśliwców. W czasie swojej służby w 56 FG latał na następujących *Thunderboltach*: P-47C-1-RE *Half Pint* („HV-P", 41-6235), P-47D-5-RE *Lucky*, („HV-P", 42-8461), P-47D-15-RE *All Hell* („HV-P", 42-76234) oraz P-47D-21-RE *Penrod & Sam* („LM-Q", 42-25512). Jego drugi P-47 był dla niego, *nomen omen*, najszczęśliwszy – Johnson odniósł na nim aż 21 zwycięstw. O swojej taktyce walki z przeciwnikiem mówił następująco: *Nigdy nie pozwól złapać się w celownik. Nieważne, czy przeciwnik jest 90 czy 900 metrów od ciebie – pociski 20 mm są w stanie cię dosięgnąć nawet z takiej odległości. Lepiej jest zostać na 6000 m, z Niemcem na 7500 m niż wytracić swoją prędkość wspinając się do niego. Jeśli zaatakuje z góry, zwróć się w jego stronę, w 9 przypadkach na 10 pierwszy ucieknie z kursu kolizyjnego półbeczką w prawo. Wtedy jest twój*[9].

[9] Michael O'Leary, *Long Reach – VIII Fighter Command at War*, s. 41.

again reprimanded by his commanding officer. 'Teamwork' was the watchword in the 56th FG – there was no room for solo show-offs.

Lt. Bob Johnson had joined the 61st FS/65th FG in July 1942. Though he had long harboured the ambition of becoming a fighter pilot, he was convinced by fellow students at flying school to apply for a post with a bomber unit. The theory behind this move was that it would make it easier to find a job in a civilian airline after the war. However, Air Corps HQ ignored this careful and mature decision – and sent him to a fighter squadron instead. He flew his first combat mission on 17th April – a *Rodeo* over Walcheren Island on the Dutch coast. He quickly gained recognition as a 'sharp' pilot– maybe a little too sharp for some. In fact, a saying soon spread around the unit: *"Don't fly with Johnson, he'll get you killed."* Nevertheless, Bob Johnson was a gifted fighter pilot. Whether due to his superb eyesight, or a sixth sense, he was usually able to spot enemy aircraft in the sky much earlier than others – a matter of life and death in the business of air combat. He flew 91 combat sorties during the war, destroyed 27 enemy aircraft and gained the rank of Major. In early June 1944 he was sent back to the States, where he trained future fighter pilots till the end of the war. During his career with the 56th FG he flew the following Thunderbolts: P-47C-1-RE *'Half Pint'* ("HV-P", s/n 41-6235), P-47D-5-RE *'Lucky'* ("HV-P", s/n 42-8461), P-47D-15-RE *'All Hell'* ("HV-P", s/n 42-76234), and P-47D-21-RE *'Penrod & Sam'* ("LM-Q", s/n 42-25512). His second Thunderbolt proved to be his luckiest as he recorded 21 of his victories in it. Asked about his tactics, he said: *"Never let a Jerry get his sights on you. No matter whether he is at 100 yards or at 1000 yards away, 20 mm will carry easily that far and will easily knock down an aeroplane at 1000 yards. It is better to stay at 20,000 ft with a good speed with a Jerry at 25,000 ft, than it is to pull up in his vicinity at a stalling speed. If he comes down on you, pull up into him, and nine times out of ten, if you're nearly head-on with him he will roll away to his right. Then you have him. Roll on to his tail and go get him"*[9].

[9] Michael O'Leary, *Long Reach – VIII Fighter Command at War*, p. 41.

13 czerwca również 78 FG wykonała późnym popołudniem patrol ofensywny na drugą stronę Kanału. Zaskoczona przez pilotów II./JG 26, straciła dwa P-47, zestrzelone na północny zachód od Dunkierki.

22 czerwca celem 200 Fortec były zakłady kauczuku syntetycznego w Hüls i był to najdalszy jak do tej pory rajd USAAF w głąb Rzeszy. Do baz w Anglii nie wróciło 16 bombowców. 4 i 78 FG, osłaniające powrót bombowców, zgłosiły tego dnia aż siedem zestrzeleń, ale Niemcy nie stracili ani jednego myśliwca. Również wśród pilotów P-47 nie było strat. 26 czerwca 8 AF zaatakowała cele we Francji: Villacoublay, Poissy oraz Tricqueville. Nad Kanałem w okolicach Dieppe, pod lufy pilotów 4 FG trafiają dwa Bf 109 (Duane Beeson i Raymond Care z 334 FS po jednym). Tego dnia, z wysuniętego lotniska operacyjnego w Manston, na spotkanie Fortec wystartowało również 48 *Thunderboltów* z 56 FG. Podczas tego lotu Lt. Bob Johnson stoczył swoją walkę o życie opisaną na wstępie.

26 czerwca swoje pierwsze zwycięstwo uzyskał Jerry Johnson, ale 61 FS, który do tej pory wychodził cało ze wszystkich walk, stracił od razu trzech pilotów (wszyscy trzej polegli). Trzeci i najmniej sławny z trójki Johnsonów służących w 56 FG, Lt. Ralph Johnson był zmuszony zawrócić znad lotniska nad morze i ratować się skokiem ze spadochronem, kiedy w jego postrzelanym samolocie w czasie podchodzenia do lądowania wysunęła się tylko jedna goleń podwozia. Wśród Niemców tego dnia dwa P-47 z 56 FG zapisał na swoje konto dowódca II./JG 26, Maj. Wilhelm-Ferdinand Galland (jego 45 i 46 zwycięstwo). 26 czerwca zestrzelenia P-47 zgłosili również piloci 4. i 5./JG 26 oraz 5./JG 2.

1 lipca bolesną stratę poniosła 78 FG, tracąc w walce z *Focke Wulfami* z JG 1 swojego dowódcę, Col. Petersona. Według raportów pilotów Grupy, Niemcy stracili tego dnia cztery FW 190. 14 lipca Fortece zaatakowały cele we Francji: Villacoublay, Amiens i Le Bourget. 2nd

As 13th June drew to its close and the bombers were once more returning to their bases, the 78th FG was sent over the Channel in the late afternoon to lure German fighters into the fray. Surprised by II./JG 26, the unit lost two P-47s, shot down north-west of Dunkerque.

On 22nd June approximately 200 *'Forts'* attacked a rubber plant at Hüls in the Ruhr, flying what was the deepest daylight raid so far, into the Reich. Of those 200 aircraft, 16 failed to return. The 4th and 78th FG covered their withdrawal. Although claims were submitted (7 by the Americans), there were no losses on either side among fighters.

On 26th June the 8th AF bombed targets in Villacoublay, Poissy and Tricqueville. Over Dieppe, the 4th FG shot down two Bf 109s (Duane Beeson and Raymond Care of the 334th FS with one each). On that day, 48 Thunderbolts of the 56th FG took off from a forward landing strip at Manston to catch up with the *heavies*. During this mission Lt. Bob Johnson became involved in the fight described in the opening paragraphs of this book. Also on 26th June, Gerald "Jerry" Johnson (the other of the 61st FS's *two* Johnsons) filed his first confirmed victory, but the squadron – which had suffered no losses up until that date – lost three pilots in one mission (all three KIA). German victory records state that two P-47s of the 56th FG were shot down by the II./JG 26 *Kommandeur*, Maj. Wilhelm-Ferdinand Galland (his 45th and 46th). More claims against Thunderbolts were filed by 4. and 5./JG 26, as well as by 5./JG 2.

On 1st July, the 78th FG was dealt a disheartening blow, losing its commander, Col. Peterson, in a dogfight with Focke Wulfs of JG 1. The 78th pilots claimed four FW 190s shot down in return. On 14th July B-17s targeted Villacoublay, Amiens and Le Bourget. While covering their withdrawal, 2nd Lt. DeGenaro of the 78th FG (82nd FS) shot down two FW 190s. However, his aircraft was badly damaged – the instrument panel was shattered, the starboard

James Crow coll.

Pojedyncze Thunderbolty, których kariera bojowa dobiegła końca, były przerabiane na dwumiejscowe samoloty treningowe, łącznikowe lub transportowe, pozostające na stanie jednostek myśliwskich. Ten P-47D-11-RE Category "E" (WW42-75278) należał do 56 FG. W kabinie siedzi Ed Crathwait z 63 FS.

Some "war weary" Thunderbolts were converted into twin-seaters for training purposes, or were used as liaison and fast transport aircraft. This P-47D-11-RE 'Category "E" (s/n WW42-75278) served as a general service aircraft in the 56th FG. Ed Crathwait of the 63rd FS is seen at the controls.

Lt. DeGenaro z 78 FG (82 FS), osłaniając powrót bombowców znad Amiens, zestrzelił dwa FW 190. W czasie walki jego samolot został jednak poważnie uszkodzony – rozbite instrumenty w kabinie, urwana prawa lotka, podziurawione prawe skrzydło i stery. On sam został ciężko ranny w obie ręce i nogi. Ściskając drążek sterowy przy pomocy przedramion, zanurkował w stronę chmur, wiszących nisko nad Kanałem, gubiąc trójkę FW 190, ścigających go niemal do samego wybrzeża Anglii. DeGenaro właśnie przymierzał się do lądowania na brzuchu, kiedy zdał sobie sprawę, że w czasie walki rozpiął pasy. Teraz z powodu ran nie był w stanie ich zapiąć. Pozostawał skok ze spadochronem. Pomimo ciężkich obrażeń, DeGenaro zawrócił nad morze, obawiając się, że spadający *Thunderbolt* trafi w domy nadmorskiego miasteczka. Odnalazł kuter rybacki i wyskoczył. Wkrótce rybacy podjęli go z wody. Za ten wyczyn 2nd Lt. A. DeGenaro otrzymał *Distinguished Service Cross* (Krzyż za Wybitną Służbę), drugie po *Congressional Medal of Honor* najwyższe odznaczenie amerykańskie za odwagę. II./JG 26, z którą starli się piloci 78 FG, też odniosła sukcesy. Dwa *Thunderbolty* zestrzelił dowódca II./JG 26, Maj. Wilhelm-Ferdinand Galland (jego 49 i 50 zwycięstwo). Kolejnego P-47 zgłosił Lt. Beckers z 4./JG 2 (na południe od Plumoison).

20 lipca w 4 FG zorganizowano ćwiczenia terenowe na wypadek zestrzelenia nad obcym terytorium. Z 21 pilotów, wysadzonych niecałe 10 km od bazy, tylko siedmiu nie dało się złapać, zdobyło samochód, kilka sztuk broni i dotarło na swoje lotnisko.

Thunderbolty nad III Rzeszą

28 lipca 4 FG po raz pierwszy dotarła nad teren Niemiec, niedaleko granicy z Holandią. Z powodu problemów technicznych testowane właśnie w warunkach bojowych zbiorniki na 200 galo-

aileron blown off and the starboard wing and elevators riddled with bullets. DeGenaro had suffered injuries to both his hands and legs. Clutching the stick with his forearms, he dived toward the safe haven of a clump of low cloud, losing three FW 190s which had chased him all the way home across the Channel. As he prepared for an emergency landing he realized that he had unfastened his restraining straps during the combat – and now, due to his extensive wounds, couldn't buckle them up again. His only alternative was to *'hit the silk'*. Though in great pain, he turned around and headed back over the sea to ensure that his abandoned aircraft wouldn't crash into a coastal town below. Once over the water, he spotted a fisherman's boat and bailed out nearby, soon being picked up by the fishermen. This courageous conduct earned 2nd Lt. A. DeGenaro the Distinguished Service Cross, second only to the Congressional Medal of Honour as the highest American award for valour in combat.

On that day, as many times before, the seasoned pilots of II./JG 26 took their toll on the P-47 pilots; the Kommandeur, Maj. Wilhelm-Ferdinand Galland, brought down two (his 49th and 50th victories). Another P-47 was claimed by Lt. Beckers of 4./JG 2 (south of Plumoison).

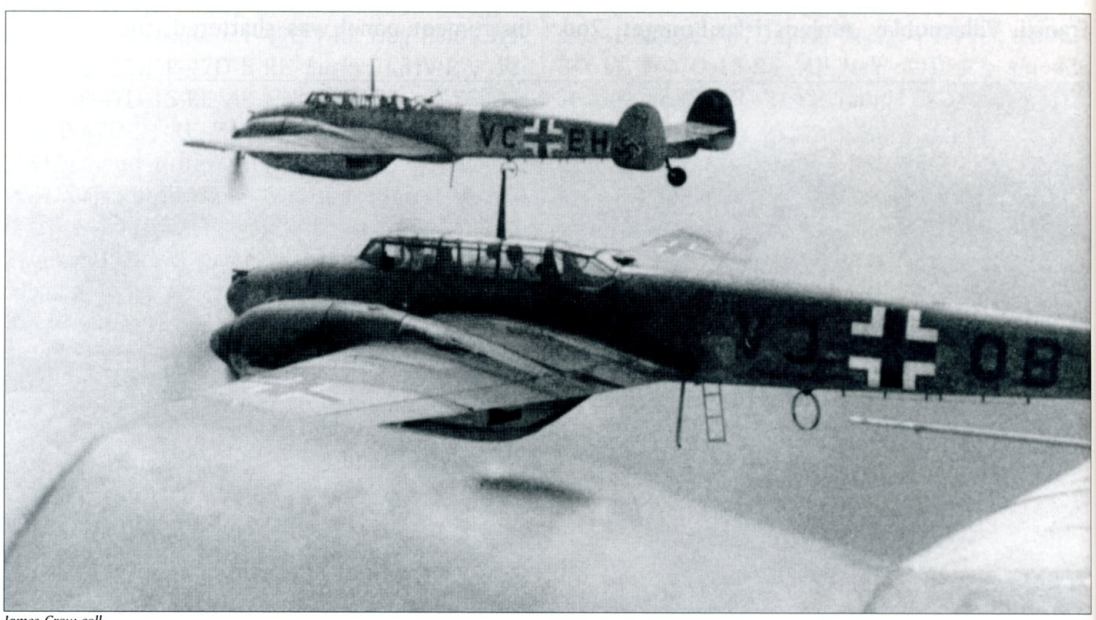
On 20th July, the 4th FG took part in a field exercise designed to teach its pilots how to evade capture if shot down over enemy territory. Of the 21 pilots who were dropped 10 km away from their base, only 7 made it back – to their credit, with a captured car and several pieces of weaponry!

Thunderbolts over the Third Reich

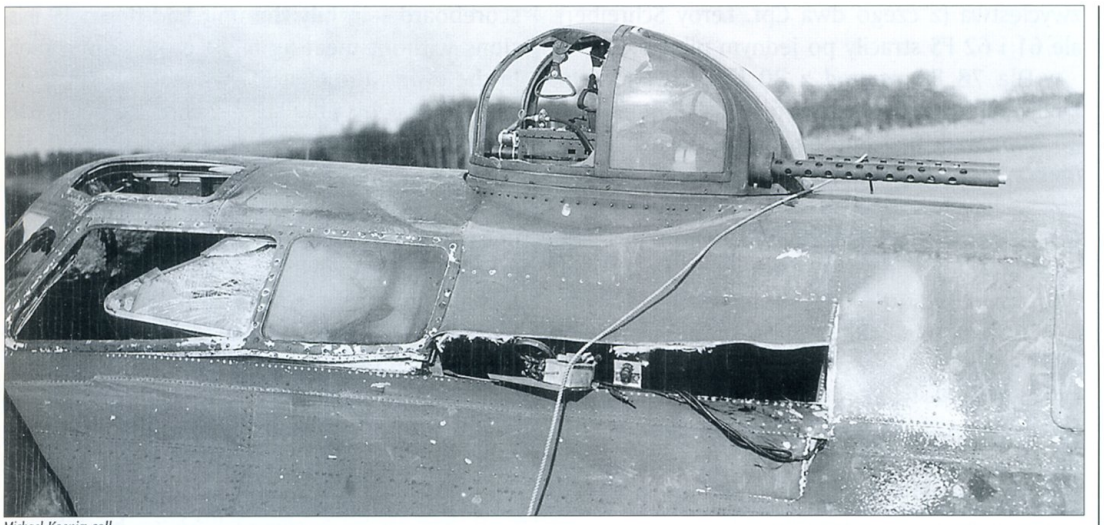
On 28th July, 4th FG aircraft ventured for the first time into German airspace, just across the border with Holland. The 200 gallon ferry tanks the unit had been experimenting with were

Do zwalczania amerykańskich bombowców Luftwaffe wysyłała wszystkie znajdujące się pod ręką myśliwce, w tym również dwusilnikowe Messerschmitty Bf 110. Samoloty te były uzbrajane w wyrzutnie rakietowe montowane pod skrzydłami. Widoczne na zdjęciu samoloty w roku 1943 należały do szkoły lotniczej.

The Luftwaffe was forced to deploy all its available fighter force in the West to counter the ever-mounting USAAF heavy bomber offensive, including the much out-dated Messerschmitts Bf 110. Those were armed with potentially lethal under-wing rocket launchers. Seen in this photo, dated to 1943, are aircraft from one of the flight schools.



James Crow coll.



Michael Koenig coll.

nów były napełnione tylko do połowy[10]. Kiedy P-47 z 4 FG pojawiły się nad Emmerich, umówionych Latających Fortec nie było. Jednak w drodze powrotnej piloci 4 FG natknęli się nad Leerdam na inną grupę B-17, która odpierała ataki około 45 myśliwców niemieckich. Starcie trwało prawie pół godziny i szybko przerodziło się w szereg potyczek. Zestrzelenia zgłaszano w przestrzeni pomiędzy Utrechtem, Rotterdamem i Arnhem, w sumie trzech Bf 109 i sześciu FW 190.

30 lipca 186 Latających Fortec przeprowadziło nalot na zakłady lotnicze Fieseler w Kassel-Bettenhausen. 56 FG towarzyszyła bombowcom na pierwszym etapie ich lotu, powrót ubezpieczała 78 FG, a następnie 4 FG. 56 FG, która w lipcu wykonała 19 lotów bojowych bez kontaktu z wrogiem, ma tego dnia okazję „uzupełnić" swoje konto zestrzeleń. 61 FS zaliczył cztery

[10] Pomysł z wielkimi zbiornikami bez przegród wewnętrznych, przeznaczonymi do „spacerowych" lotów transportowych, nie był najlepszy. Zbiorniki przeciekały i czasami nie można ich było odrzucić w locie. Manewrujące samoloty robiły się niestabilne, a powyżej 6500 m z powodu braku hermetyzacji zbiorniki przestawały podawać paliwo. Jako że tak wyposażone Thunderbolty wyglądały na „ciężarne", zbiorniki szybko doczekały się przydomka „*babies*". W sierpniu 1943 roku zaprzestano ich stosowania w lotach bojowych.

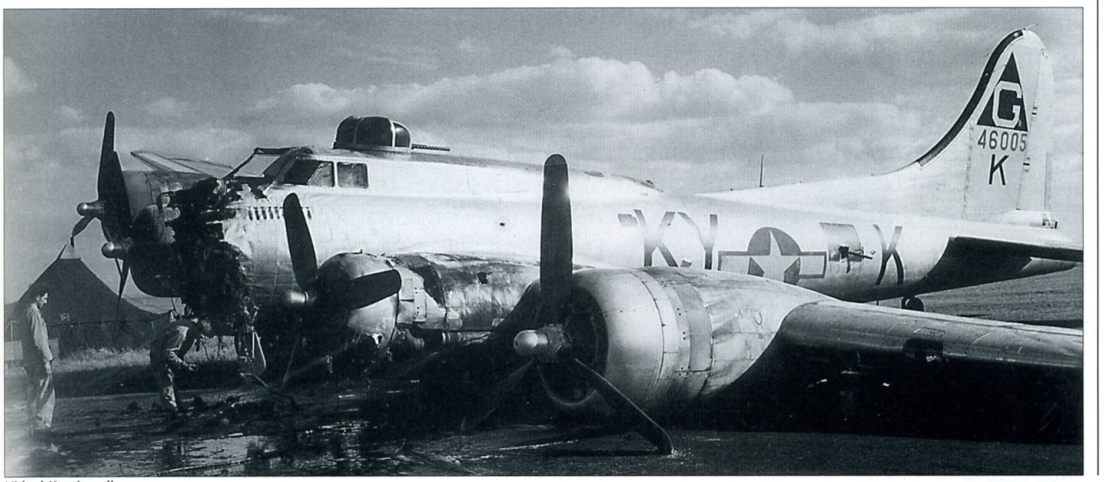
only half-filled because of their continuing unreliability[10]. The Group was supposed to meet some B-17s but the expected formation did not appear at the rendezvous point over Emmerich. However, on their way back the 4th FG encountered another box of *Forts* over Leerdam that was being attacked by a force of about 45 German aircraft. The ensuing skirmish lasted for almost half an hour before dissolving into individual dogfights dispersed over a wide area. The Americans claimed victories in the area between Utrecht, Rotterdam, and Arnhem; 3 Bf 109s and 6 FW 190s in total.

On 30th July, 8th Bomber Command dispatched 186 B-17s against the Fieseler plant in Kassel-Bettenhausen. The 56th were detailed to provide the penetration support, while the 4th and 78th FG were to escort the bombers on their return journey. The mission was a great opportunity for the 56th FG to improve its

[10] The idea of using the huge ferry tanks didn't work out well. The tanks tended to leak, or worse, failed to release in flight, which rendered a fighter combat unworthy. So equipped, P-47s proved unstable in flight and the pilots had a hard time keeping in formation. Besides, since the tanks were not pressurized, they were useless above 6500 m. Giving the Thunderbolts a "pregnant" look, they were quickly dubbed *babies*. In August 1943 their combat usage was discontinued.

Gdy zabrakło eskorty niemieckie myśliwce zadawały amerykańskim czterosilnikowym bombowcom poważne straty. Wiele z nich zostało zestrzelonych, a jeszcze więcej wracało z poważnymi uszkodzeniami.

Without an escort, American bombers suffered heavily from attacks by German fighters. Many bombers failed to make it back to England– and those that did return bore the scars of combat.



Michael Koenig coll.

zwycięstwa (z czego dwa Cpt. Leroy Schreiber), ale 61 i 62 FS straciły po jednym pilocie.

Dla 78 FG *ramrod* z 30 lipca był jednym z najważniejszych wydarzeń w czasie pierwszego roku walk nad Europą. 78 FG leciała po raz pierwszy ze swoim nowym dowódcą, Lt. Col. McNickle, chociaż tego dnia jednostkę prowadził doświadczony dowódca jednego z dywizjonów, Maj. Eugene „Gene" Roberts z 84 FS. Pod swoją komendą miał 48 pilotów (po 16 w każdym dywizjonie). Niedługo po starcie dwóch pilotów zgłosiło kłopoty z silnikami. Według ówczesnych procedur, każdy z nich musiał być eskortowany z powrotem przez pozostałą trójkę ze swojej eskadry – w sumie zawróciło osiem maszyn. P-47 z 78 FG po raz pierwszy leciały z nowymi, odrzucanymi zbiornikami na 75 galonów paliwa, dzięki którym piloci mogli zostać w powietrzu przez dwie godziny i 50 minut. To wystarczało na dotarcie aż nad teren III Rzeszy, w okolicy Haldern, na północny zachód od Zagłębia Ruhry. Tam miały „odebrać" powracające B-17.

Bombowce nadleciały na wysokości 7600 m, w charakterystycznym szyku obronnym „combat boxów" liczących po 36 do 48 maszyn w każdym. Tuż po dołączeniu do bombowców, Lt. Col. McNickle zderzył się ze swoim skrzydłowym, 1st Lt. Jamesem Byers'em, wyskoczył ze spadochronem i dostał się do niewoli. 78 FG straciła swojego dowódcę, drugiego w ciągu miesiąca. Latające Fortece ciągnęły za sobą „ogon" około 100 myśliwców Luftwaffe. Część napastników atakowała strumień bombowców od tyłu, część wyprzedzała je, zawracała i atakowała od czoła. Nagłe pojawienie się myśliwców z białymi gwiazdami tak daleko od Anglii było dla pilotów Luftwaffe kompletnym zaskoczeniem.

Wykorzystując ten moment przewagi *Thunderbolty* z 78 FG spłynęły z góry na Niemców. 84 FS strącił siedmiu (*sic!*) przeciwników w pierwszym podejściu. Maj. Roberts, osłaniany przez swojego skrzydłowego, F/O Glenna Koontza, wybrał na cel pojedynczego *Focke Wulfa*, który

scoreboard – in July the unit had flown 19 missions without meeting any German opposition. In the event, the 61st FS bagged four *Jerries* (including two by Cpt. Leroy Schreiber). The 61st and 62nd lost one pilot each. For the 78th FG, the *Ramrod* flown on 30th July became a milestone in the unit's history. The Group would ordinarily have been led by its new commander, Lt. Col. McNickle, but on the 30th July it was led into battle by the experienced CO of the 84th FS, Maj. Eugene "Gene" Roberts. He had 48 pilots under his command (16 from each squadron). Soon after take-off, two pilots reported engine malfunctions. This was unfortunate because in accordance with airforce procedures of the time, each pilot with an unserviceable aircraft had to be escorted back to base by the remaining three pilots of his flight – as a result, *eight* aircraft had to abort the mission. Carrying 200 gallon extended-range tanks, the P-47s headed for Haldern by the Rhein, to the northwest of the Ruhr Valley. Here, they were to pick up some B17s returning from a raid. Twenty kilometres before reaching the Dutch coast the Thunderbolts dropped their '*babies*' to climb to 8800 metres altitude.

The bombers duly appeared on the horizon at an altitude of 7600 m, tightly arranged in their defensive formation of combat 'boxes', 36 to 48 machines in each. However, shortly after the 78th FG joined the bombers, the unimaginable happened. Lt. Col. McNickle collided with his wingman, 1st Lt. James Byers and was forced to bail out. On reaching the ground he was captured by the Germans. The 78th FG had lost its commanding officer for the second time in a month. Meanwhile, it had become apparent that the B17s were in fact 'accompanied' by about 100 German fighters! Several of them were engaging the US bombers from the rear, while others were attempting to overtake the formation and align themselves for a head-on charge. On this occasion, however, the Germans were caught off-guard by the sudden appearance of fighters marked with white stars – they

Michael Koenig coll.

Załoga tego B-17G z 364 BS/305 BG miała wiele szczęścia. Mimo poważnych uszkodzeń samolotu odniesionych 22 lutego 1944 roku zdołała przelecieć Kanał La Manche i wylądować przymusowo koło Redhill.

The crew of this B-17G of 364th BS/305th BG was very fortunate. Despite the heavy damage their aircraft sustained during a raid on 22nd February 1944, they managed to cross the Channel and make an emergency landing near Redhill.

James Crow coll.

Cztery lufy skrzydłowego uzbrojenia Thunderbolta były ułożone schodkowo. Pod skrzydłem widać również zaczep do bomb. Jednostka nieznana.

The gun barrels of the eight Browning 'fifties' were mounted in a "ladder" pattern, so that the ammunition belts could run parallel towards the wing tip. Note the underwing pylon for carrying bombs. Unit unknown.

pędził równolegle do „combat boxów", aby zająć dogodną pozycję do ataku czołowego. Zbliżając się do niego nieco od dołu, Roberts podszedł niezauważony na odległość 360 m i otworzył ogień. Podwozie FW 190 opadło i samolot zwinął się w korkociągu, ciągnąc za sobą dym i płomienie. Roberts szybko pokonał kolejne 1800 m, dzielące go od pary FW 190, również zmierzających na czoło formacji bombowców. Tym razem rozpędzony Roberts musiał odbić w górę, aby nie wpaść na swoją kolejną ofiarę. Seria wystrzelona z minimalnej odległości posłała i tego *Focke Wulfa* w płomieniach do ziemi. W tym czasie jego skrzydłowy zestrzelił drugiego Niemca.

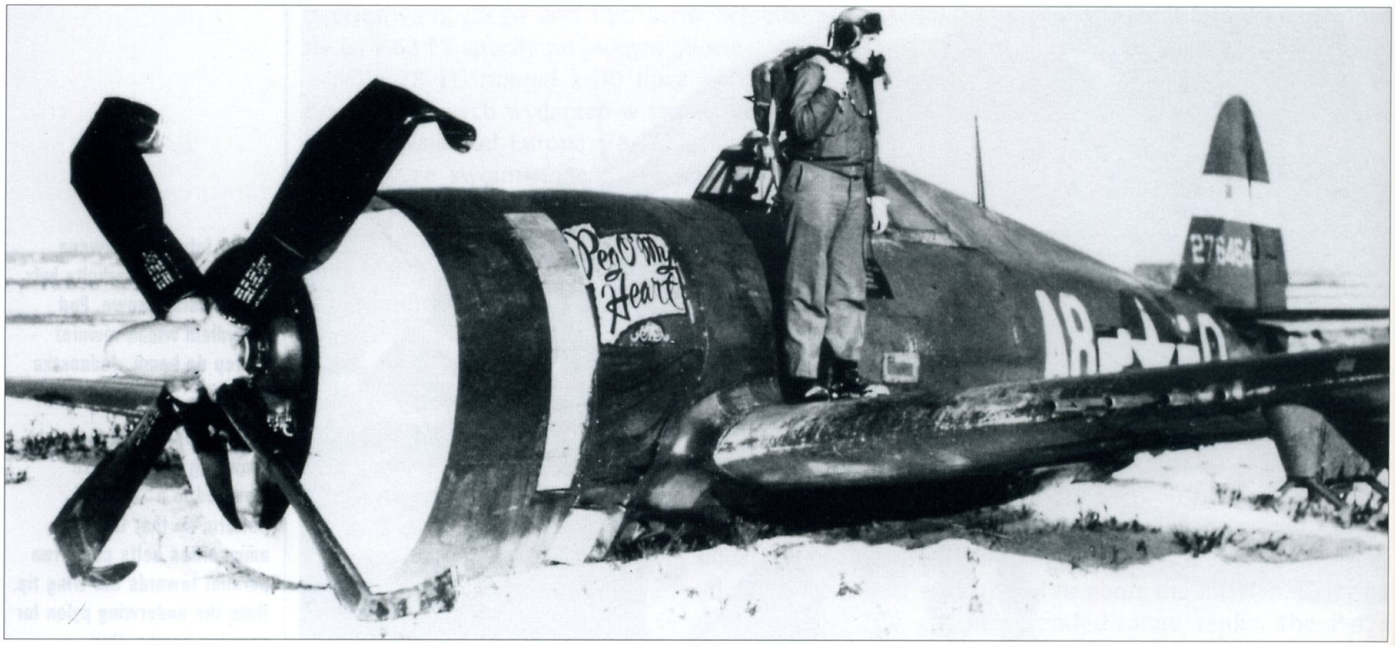
Para *Thunderboltów* znalazła się teraz przed formacją bombowców. Pojedynczy Bf 109 pojawił się w polu widzenia. Roberts otworzył do końca przepustnicę swojego P-47 i pognał za kolejną ofiarą. Kiedy właśnie składał się do strzału, *Messerschmitt* nagle zawrócił, zwracając się w stronę nadlatujących Fortec. Pierwsze serie Robertsa ułożyły się za ogonem Bf 109, odległość do bombowców gwałtownie malała. *Messerschmitt* był już tylko 130 m przed pierwszymi bombowcami, kiedy jego sylwetka wypełniła celownik Robertsa. Tym razem nie chybił i przeciwnik runął w płomieniach, ciągnąc za sobą długi warkocz dymu. Para *Thunderboltów* wpadła z rozpędu pomiędzy Fortece, na szczęście strzelcy B-17 w porę rozpoznali swoich[11]. Maj. Eugene Roberts wykonał z 78 FG 89 lotów bojowych, awansując z czasem na stanowisko zastępcy dowódcy, w stopniu podpułkownika.

[11] W przestrzeni do kilkuset metrów wokół bombowców każdy myśliwiec, „swój" czy wróg, musiał liczyć się ze zdecydowaną reakcją ze strony strzelców pokładowych bombowców, którzy nie mieli czasu (lub nawet chęci) rozpoznawać każdy nadlatujący samolot.

had clearly not expected to meet fighter opposition so far away from England.

Exploiting this momentary advantage, the Thunderbolts of the 78th FG set upon the unwary enemy. So great was the surprise achieved that the 84th FS managed to shoot down seven (sic!) German aircraft in one pass. Maj. Roberts, covered by his wingman F/O Glenn Koontz, picked up a lone Focke Wulf, which raced parallel to the bomber formation. Coming from behind and slightly below, Roberts sneaked up on his prey to within 360 metres before pressing the fire button. Under the hail of rounds the FW 190's undercarriage dropped and the aircraft span out of control, trailing smoke and flame. Roberts carried on, catching up with a *Rotte* of FW 190s 1800 metres ahead of him. Closing in too fast, he had to pull up briefly before swooping down again on his quarry. Firing at close range, he quickly shot down another enemy machine, his wingman shooting down the other Focke Wulf.

By now, Roberts and Koontz were well ahead of the bomber stream. Scanning the sky, they came across a solitary Bf 109 – Roberts immediately slammed his throttle forward to move in for the kill. Just as he was about to open fire, the Messerschmitt veered off to one side, beginning to curve in towards the bombers. Roberts' first bursts missed the Bf 109 completely, falling short of its tail as the distance to the bomber formation rapidly decreased. By the time he could get the enemy machine's silhouette lined up in his gunsight the Bf109 was only 130 metres away from the first B-17s. His Thunderbolt shook as if in anger as the rounds left the barrels, streaming towards the target. This time Roberts didn't miss and the stricken aircraft went down, leaving a thick trail of smoke



Tak zakończyło się przymusowe lądowanie P-47D-20-RE „Peg O' My Heart" (42-76464), którego pilotował Lt. Sampson z 391 FS/366 FG. Stałym pilotem tej maszyny był Lt. Floyd N. Hass. Kolejne zdjęcia ujawniają sporych rozmiarów dziurę u podstawy lewego skrzydła, najprawdopodobniej wyrwaną przez pocisk z niemieckiego działka plot.

When Lt. Sampson of 391st FS/366th FG brought home P-47D-20-RE Peg O' My Heart (s/n 42-76464)– the regular mount of Lt. Floyd N. Hass – after a ground-support sortie, she was good only for a wheels-up landing. This sequence of photos reveals a big chunk of the port wing root missing, most probably ripped off by German ground fire.

James Crow coll.

Następnie służył w sztabie 8. Zgrupowania Myśliwskiego (części „myśliwskiej" Ósmej Armii Powietrznej). W styczniu 1945 roku przejął dowództwo 364 FG latającej na *Mustangach*. Do końca wojny uzyskał 9 potwierdzonych zestrzeleń, wszystkie w czasie swojej pierwszej tury z 78 FG. Sześć ze swoich zwycięstw odniósł latając na P-47C-5-RE *Spokane Chief*[12] („WZ-Z", 41-6630).

30 lipca 78 FG, jako pierwsza amerykańska jednostka zgłosiła dwucyfrowe zwycięstwo – siedem Bf 109 i dziewięć FW 190! Cpt. Charles London z 83 FS, lecąc na P-47C-5 *El Jeepo* („HL-B", 41-6335), zestrzelił nad Haltern po jednym Bf 109 i FW 190, stając się tym samym pierwszym amerykańskim asem na europejskim teatrze działań. Również Maj. Roberts z 84 FS miał powód do dumy – jako pierwszy Amerykanin nad Europą zestrzelił w jednym locie trzech przeciwników – dwa FW 190 i jednego Bf 109, za co otrzymał drugi w jednostce *Distinguished Service Cross*. W czasie bitwy z 30 lipca 78 FG straciła trzech pilotów. Lt. Quince Brown z 84 FS, przyszły czołowy as jednostki, musiał wycofać się z walki z powodu awarii silnika. Ścigany w dół przez parę FW 190, szybko zostawił daleko w tyle przeciwników. Pędząc tuż nad ziemią w stronę Anglii, nie oparł się jednak pokusie ostrzelania po drodze lokomotywy i baterii dział na zachód od Rotterdamu. Ten pozornie nieistotny szczegół został jednak skrupulatnie odnotowany jako pierwszy atak P-47 z 8. Armii Powietrznej na cele naziemne. Z czasem ataki z lotu koszącego miały stać się specjalnością *Thunderboltów*, które ze względu na swoją budowę (wytrzymałość na uszkodzenia potężnego, chłodzonego powietrzem silnika Pratt & Whitney R-2800 była legendarna) wyśmienicie nadawały się do tego typu działań.

[12] Roberts wychował się w miejscowości Spokane, w stanie Waszyngton.

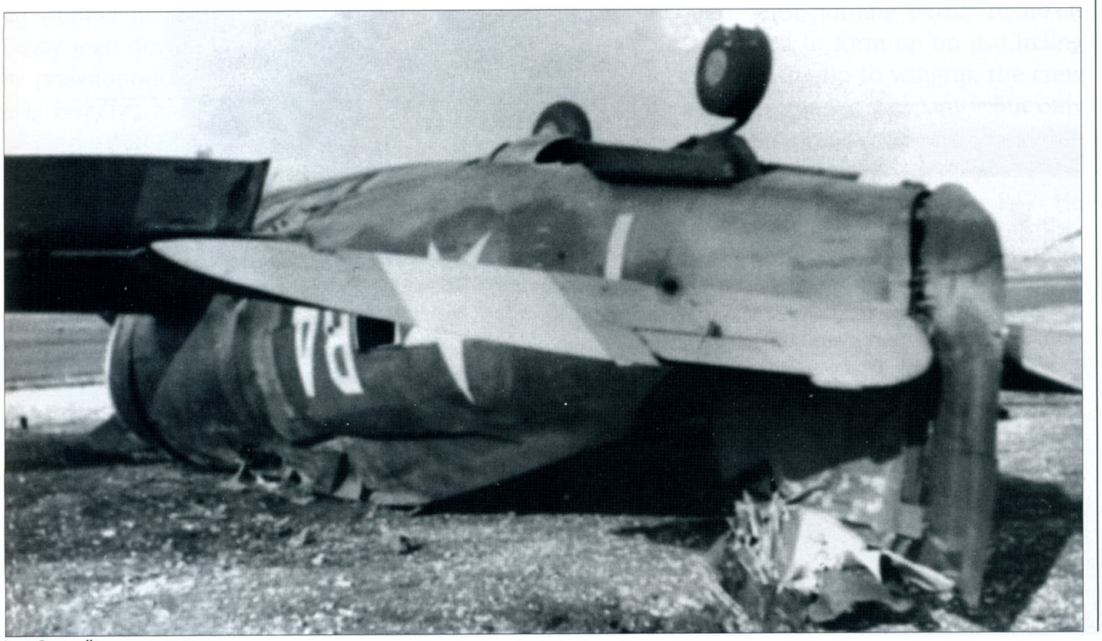
as it dived earthward. Seconds later the pair of Thunderbolts flew through the bomber formation – fortunately, the gunners recognized them as 'friendlies'[11].

Maj. Roberts flew 89 combat sorties with the 78th FG, eventually taking the post of deputy to the Group CO, with a rank of Lieutenant Colonel. Later on, he served in 8th Fighter Command HQ. In January 1945 he took command of the 364th FG, flying Mustangs. By the end of the conflict he had scored nine victories, all of them during his first tour with the 78th FG. Six of his victories were won while flying his P-47C-5-RE *'Spokane Chief'*[12] ("WZ-Z", s/n 41-6630).

On 30th July, the 78th FG became the first American fighter unit to push its victory score into double figures – 7 Bf 109s and 10 FW 190s. Cpt. Charles London of the 83rd FG, flying his P-47C-5 *'El Jeepo'* ("HL-B", s/n 41-6335), shot down a Bf 109 and a FW 190 over Haltern, becoming the first American ace in the ETO (European Theatre of Operations). The triple victory of Maj. Roberts (no other USAAF pilot in the ETO had scored three victories in a single sortie at that time) earned him the Group's second Distinguished Service Cross. The 78th FG paid a relatively modest price for such success, losing only three pilots of its own. Lt. Quince Brown of the 84th FS, the future top ace of the unit, had to abort the mission when the engine of his P-47 began to run rough. Chased by a brace of FW 190s, he outdistanced them quickly in a dive and continued to head for home at tree-top height. While doing so, he could not resist firing at a train engine and

[11] Generally speaking, the area of up to several hundred meters around bombers was considered a no-go zone for any fighter, friendly or not, as the bomber gunners were quick on trigger.

[12] Roberts grew up in Spokane, Washington.



James Crow coll.

Tym razem przymusowe lądowanie zupełnie się nie udało. 6 maja 1944 roku podczas lądowania po nocnym locie treningowym, Lt. Henry F. Vagts z 387 FS/365 FG, musiał lądować koło Beaulieu w Anglii. Zawiodły hamulce i samolot skapotował. Mimo groźnie wyglądającego wypadku, pilot odniósł tylko lekkie rany głowy.

This time an emergency landing went completely wrong. On 6th May 1944 Lt. Henry F. Vagts of the 387th FS/365th FG was forced to land near Beaulieu in England after a night training sortie. The brakes failed and the aircraft duly somersaulted. Although the crash looked serious, the pilot suffered only minor head injuries.

wały się do tej roli. Uciekając przed ogniem przybrzeżnych baterii *Flaku*, Brown zszedł nad wodę tak nisko, że w pewnym momencie śmigło musnęło powierzchnię morza, wyginając końcówki dwóch łopat. Niemniej jednak, jego wierny P-47D-6-RE („WZ-J", 42-74753), o imieniu *Okie* (od nazwy rodzinnego stanu Browna – Oklahomy) doprowadził pilota bezpiecznie do Duxford.

Tego dnia piloci P-47 zestrzelili w sumie 24 przeciwników – 16 sama 78 FG, ośmiu pozostałych 4 i 56 FG. Dowództwo 78 FG przejął Col. James Stone. Wśród zestrzelonych Niemców znalazł się Oblt. Becker, *Staffelkapitän* 3./JG 1, który zginął w swoim FW 190A-5. 8 AF straciła w sumie siedem *Thunderboltów*, chociaż piloci Luftwaffe (3. i 6./JG 26, 1. i 12./JG 2, 9./JG 1 oraz *Stab* III./JG 54) zgłosili zestrzelenie 10, wśród nich Hptm. Hermichen, *Staffelkapitän* 3./JG 26 (nad Dordrecht, jego 33 zwycięstwo). 30 lipca również 4 FG uzyskała doskonały wynik. W okolicy Groesbeek, Grupa przejęła osłonę bombowców, które wkrótce potem zostały zaatakowane przez siły nieprzyjaciela ocenione na 150-200 myśliwców! Pięciu pilotów zgłosiło po jednym zestrzeleniu FW 190, w większości w okolicy Zaltbommel, tracąc jednego. Przez następne dwa tygodnie walki praktycznie ustały. Obie strony zbierały siły do kolejnego starcia.

Krwawa jesień

Jesienią 1943 roku 8 AF mogła już wystawić do walki 336 P-47 z siedmiu grup myśliwskich. Jeszcze w czerwcu jako czwarta jednostka *Thunderboltów* w Europie przybyła 353 FG, a w lipcu

a *Flak* battery west of Rotterdam – and this otherwise unremarkable action was fastidiously recorded by the unit as the 'first ground attack by an 8th AF P-47'. As events were to prove, the Thunderbolt was well suited to ground-strafing operations; the Pratt & Whitney R-2800 air-cooled engine was highly resistant to battle damage. Dodging the fire of coastal *Flak* batteries, Brown flew his machine low down over the dark grey waters of the North Sea – so low, in fact, that his propeller touched the top of a wave, bending the tips of two blades. Nevertheless, his trusty P-47D-6-RE ("WZ-J", 42-74753) nick-named *'Okie'* after Brown's home state Oklahoma, brought him safely back to his base at Duxford.

That day P-47 pilots shot down 24 enemy aircraft – 16 of them by the 78th alone, plus 8 more by the 4th and 56th FG. Col. James Stone had been in command of the unit. Among the German pilots who fell prey to the Thunderbolts on the 30th July was Oblt. Becker, *Staffelkapitän* 3./JG 1, killed in his FW 190A-5. The 8th AF lost seven P-47s, while Luftwaffe units (3. and 6./JG 26, 1. and 12./JG 2, 9./JG 1, and *Stab* III./JG 54) claimed ten, among the victors that day being Hptm. Hermichen, *Staffelkapitän* of 3./JG 26 (victory claimed over Dordrecht, his 33rd). On the same day, the 4th FG rendezvoused with some bombers over Groesbeek and was soon busy defending them from attacks by 150 or so German fighters. Five pilots of the 4th FG each claimed one FW 190, most of them shot down in the area of Zaltbommel, for the loss of one American machine.

Na skrzydle P-47D-20-RA (42-25380) „Piccadilly Commando" stoi z lewej strony jego pilot, Sam Marshal, z 411 FS/373 FG walczącej w składzie 9 AF. Innym pilotem tej maszyny był Tom McHenry.

Sam Marshal (first from the left) of the 411th FS/373rd FG (9th AF) stands on the wing of P-47D-20-RA 'Piccadilly Commando' (s/n 42-25380). This aircraft was also flown by Tom McHenry.

James Crow coll.

James Crow coll.

Thunderbolt dowódcy 353 FG, Lt. Col. Glenna E. Duncana, który wszystkie swoje zwycięstwa (19,5) odniósł na P-47. W kabinie siedzi jednak nie Duncan, ale jeden z mechaników. Widoczny na zdjęciu samolot z pasami inwazyjnymi to P-47D-22-RE („LH-X") „Dove of Peace" („gołąbek pokoju") prawdopodobnie z numerem 42-25506 lub 42-25971.

The mount of Lt. Col. Glenn E. Duncan, CO of the 353rd FG. Duncan scored all his victories (19.5) while flying Thunderbolts. The seat of his P-47D-22-RE 'Dove of Peace' (s/n 42-25506 or 42-25971, "LH-X") is temporarily occupied by one of his groundcrew.

352 i 355 FG. W sierpniu dołączyła 356 FG. W skład 353 FG wchodziły: 350 FS („LH"), 351 FS („YJ") oraz 352 FS („SX"). Grupa stacjonowała w Goxhill (do sierpnia 1943 roku), a następnie w Metfield (do kwietnia roku 1944). Jednostka przeszła swój chrzest bojowy 9 sierpnia.

11 sierpnia, po okresie deszczowej pogody, piloci 56 FG wykonywali próbne okrążenia nad lotniskiem, sprawdzając czy „wszystko gra". Cpt. Mahurin spostrzegł na wysokości 300 m krążący B-24 i bez namysłu dołączył do niego. Ku wielkiej radości załogi *Liberatora*, oba samoloty leciały skrzydło w skrzydło w ciasnej formacji. Chwila nieuwagi wystarczyła, aby olbrzymie śmigło bombowca obcięło ogon P-47. Mahurin ratował się skokiem na spadochronie z niebezpiecznie małej wysokości, kasując samolot wart wówczas prawie 100 000 dolarów. Grzywna wysokości 100 dolarów była niczym w porównaniu z tym, co Mahurin musiał wysłuchać od swojego dowódcy, „Huba" Zemkego. Na awans do stopnia majora musiał poczekać cały rok. Gdyby jego dowódcą był Don Blakeslee, został-by prawdopodobnie odesłany do Stanów, według żelaznej zasady: *„kto błaznuje w samolocie, wraca do domu"*. Pomimo swojej niefortunnej przygody, Cpt. Walker „Bud" Mahurin zapisał się w historii USAAF jako jeden z najskuteczniejszych pilotów myśliwskich (24,25 zwycięstw powietrznych). 27 marca 1944 roku został zestrzelony nad Tours przez tylnego strzelca *Dorniera* Do 217, jednak dzięki pomocy francuskiego *Resistance*, uniknął niewoli i wrócił do Anglii. Przeniesiony na Pacyfik[13], latał później na P-51.

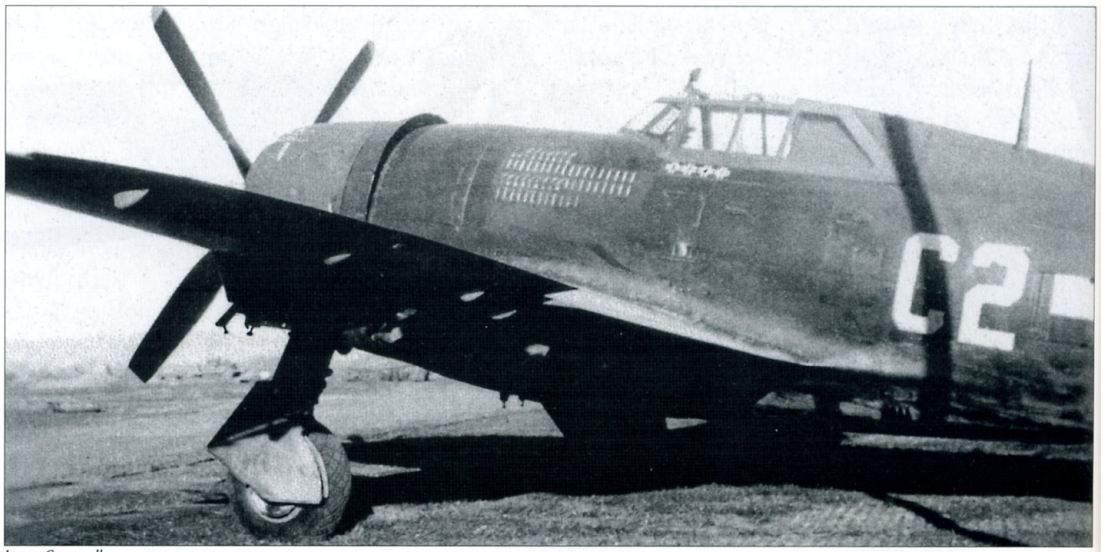
[13] Piloci zestrzeleni nad okupowaną Europą, jeśli udało im się wrócić do Anglii, byli przenoszeni na inny teatr działań z obawy przed ich ponownym zestrzeleniem i ewentualnym zdradzeniem Niemcom dróg przerzutowych francuskiego lub holenderskiego ruchu oporu – chociaż zdarzały się wyjątki, tak jak w przypadku Charlesa „Chucka" Yeagera z 357 FG.

The next two weeks saw a lull in activity in the skies of north-western Europe – but it was merely 'the calm before the storm'.

Bloody Autumn

By autumn 1943 the 8th AF had 336 P-47s available for combat duty, distributed amongst seven Fighter Groups. In June, the 353rd FG had arrived in England, followed by the 352nd and 355th FG in July. In August, the 356th FG had joined them. The 353rd FG was composed of the 350th ("LH"), the 351st ("YJ") and the 352nd ("SX") fighter squadrons. It was stationed at Goxhill (until August 1943), and then at Metfield (until April 1944). The unit flew its first combat mission on 9th August 1943.

On 11th August, after a period of rainy weather, the pilots of the 56th FG took off into the skies over their base to check that their machines worked as expected. Cpt. Mahurin noticed a lone Liberator cruising at a height of 300 metres and, with nothing better to do at the moment, decided to form up on it. Circling in close formation, wingtip to wingtip, the crew of the Liberator enjoyed his company – but only for a moment. A loss of concentration by Mahurin caused him to fly into one of the propellers of the B-24 – slicing off the tail of his P47! He had no choice but to bail out at a dangerously low level, duly writing off his Thunderbolt – the property of the American army – worth about $100,000. For this indiscretion he received a $100 fine, but that was nothing set against the dressing down he was to receive from his commander, Hub Zemke. As a result of the incident, Mahurin's promotion to Major was postponed for one year. Had he been serving under Don Blakeslee, he would have probably been sent back to the States in disgrace, as one of the latter's cardinal rules was, *"He who prangs his kite, goes home"*.



James Crow coll.

Jeden z samolotów Paula P. Douglasa z 396 FS/368 FG, który podczas wojny wykonał 136 lotów bojowych strącając osiem samolotów i niszcząc kolejnych 27 na ziemi. Dwukrotnie zestrzelił trzy samoloty w jednym locie. Długie rzędy małych bombek, oznaczających wykonane misje myśliwsko-bombowe, wyraźnie wskazują na zmieniającą się rolę Thunderbolta podczas wojny.

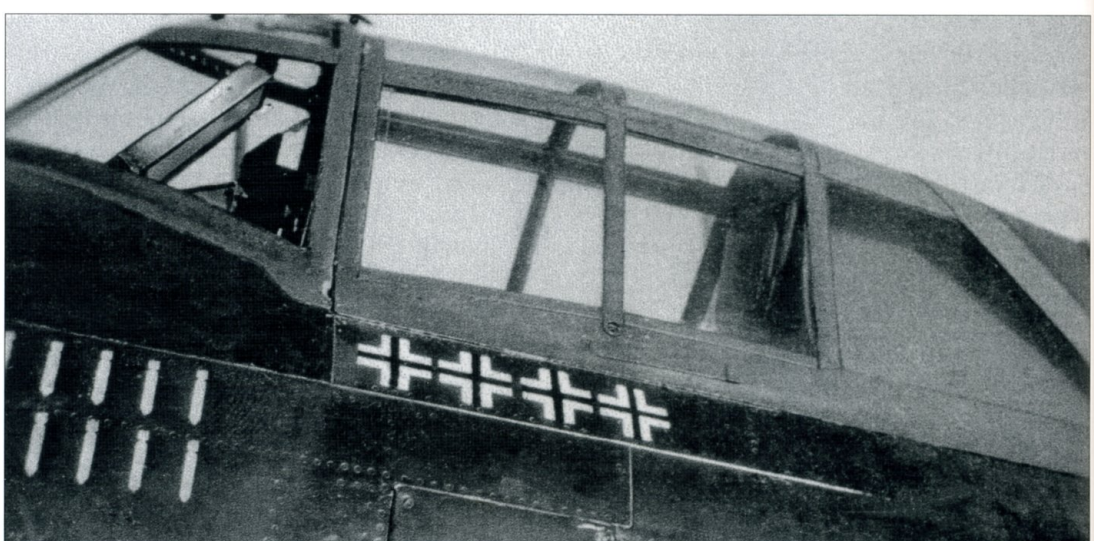
One of the Thunderbolts flown by Paul P. Douglas of the 396th FS/368th FG. Douglas flew 136 operational sorties throughout the war in Europe, shot down eight enemy aircraft and destroyed 27 more on the ground. Twice he scored triple victories in one mission. Long rows of little bomb silhouettes, each denoting a ground-attack mission, clearly show the changing role of the P-47 as the war progressed.

12 sierpnia 330 B-17 zaatakowało cele w zagłębiu Ruhry. *Thunderbolty* nie mogły zapewnić skutecznej osłony nadmiernie rozciągniętej formacji, z której ubyło 25 bombowców. Tego dnia tylko 4 FG uzyskała zestrzelenie jednego FW 190 (z 8./JG 26) i trzech Bf 109. 13 sierpnia, zaledwie cztery dni po wejściu jednostki do akcji, z lotu bojowego nie wrócił dowódca 353 FG, Lt. Col. Joseph Morris. Dowodzenie przejął Maj. Loren McCollom, pierwszy dowódca 61 FS z 56 FG. 16 sierpnia B-17 zaatakowały bazę lotniczą w Le Bourget – lotnisko w obrębie miejskim stolicy Francji. Jako bliska eskorta poleciała 4 FG. Formacja bombowców, lecąca na wysokości 8500 m, została zaatakowana w ulubiony przez Niemców sposób – *12 o'clock high* (z góry, od czoła). *Thunderbolty* ruszyły do kontrataku, angażując siły przeciwnika w bitwie trwającej 40 minut wysoko ponad dachami Paryża. Maj. Don Young prowadził ogień zbliżając się do swojej ofiary na ryzykowną odległość 70 m. Atakowany FW 190, rozrywany na strzępy kolejnymi seriami, wpadł w korkociąg i eksplodował wśród domów poniżej. Roy Evans minął się ze swoją ofiarą, *Messerschmittem* 109,

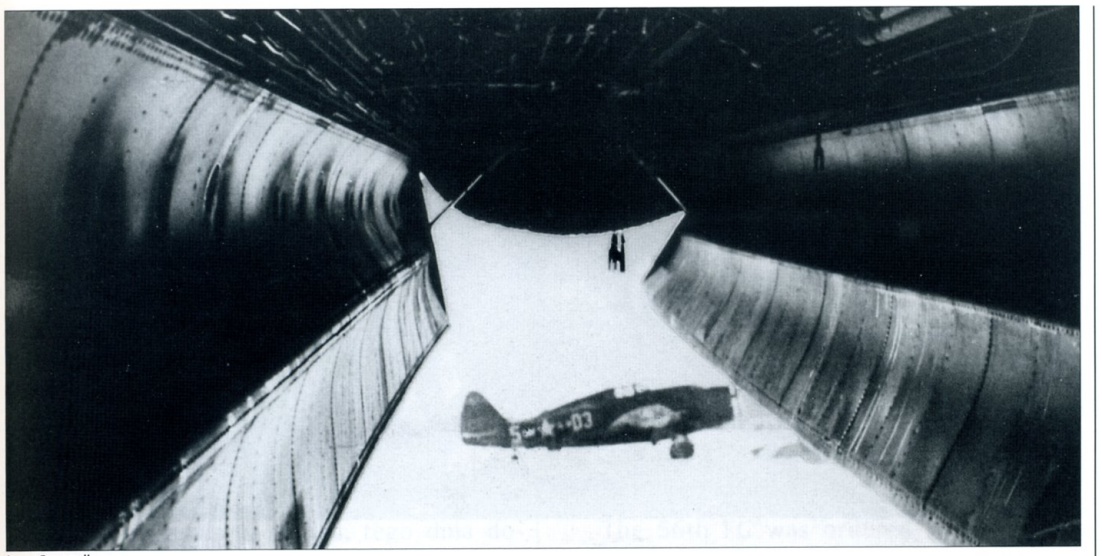
Despite this unfortunate accident, Cpt. Walker "Bud" Mahurin went on to become one of the USAAF's top-scoring aces with 24 and one-quarter kills to his credit. On 27th March 1944 he was shot down over Tours by the rear gunner of Do-217, but with the help of the French *Resistance* managed to evade capture and return to England. He was eventually transferred to the Pacific[13], where he went on to fly P-51 Mustangs.

On 12th August, 330 B-17s bombed targets in the Ruhr Valley. The formation was well spread out and the escorting Thunderbolts found it difficult to guard them all. Twenty five bombers were shot down. On that day, only the 4th FG scored against the Luftwaffe, claiming one FW 190 (of 8./JG 26) and three Bf 109s de-

[13] If an American pilot shot down over occupied Europe managed to make it back to England, he was, as a rule, transferred to some other theatre of operations. This was to avoid the possibility that, if shot down again, he might provide information to interrogators that would compromise escape routes used by the French and Dutch resistance movements. There were exceptions though: one being the well-known case of Charles "Chuck" Yeager of the 357th FG.



James Crow coll.



James Crow coll.

Na zaśnieżonym lotnisku Reims we Francji stoi P-47D z 397 FS/368 FG. Zima 1944/45.

P-47D of the 397th FS/368th FG on the snow-covered airfield at Reims in France. Winter 1944/45.

tak blisko, że zobaczył wyraźnie w kokpicie martwego pilota, siedzącego ze spuszczoną głową. Maj. John DuFour, ku własnemu zaskoczeniu, zestrzelił *Messerschmitta* jedną krótką serią z dużej odległości, urywając mu skrzydło. Jim Happel przerwał ogień widząc, że w ostrzeliwanym przez niego *Focke Wulfie* odpada owiewka. Spokojnie obserwował, jak jego przeciwnik mknie w płomieniach w stronę ziemi. Cpt. Fonzo „Snuffy" Smith też miał dość czasu, by usadowić się na ogonie FW 190 w idealnej pozycji *6 o'clock*, nie dając Niemcowi żadnej szansy. Wysoko ponad kłębiącymi się samolotami krążył Lt. Col. Blakeslee, kierując swoimi pilotami doradzając, ostrzegając, klnąc i pomagając. Podobnie jak „Hub" Zemke z 56 FG, Blakeslee przedkładał wyniki całej Grupy, którą dowodził, ponad osobistą chwałę czołowego asa.

Ogółem 16 sierpnia 4 FG zestrzeliła 18 przeciwników, tracąc jeden samolot – był to nowy rekord USAAF nad Europą. Cpt. Joe Matthews z 336 FS wyskoczył ze spadochronem, uniknął schwytania i pod koniec roku wrócił do Anglii. On również tego dnia zestrzelił jednego FW 190. Matthews prawdopodobnie miał „zaszczyt" być zestrzelonym przez samego Obstlt. Egona Mayera, *Kommodore* JG 2 (jego 72 zwycięstwo, zgłoszone nad Sennenville).

17 sierpnia od samego rana niemiecki nasłuch radiowy meldował o wzmożonej aktywności w eterze po drugiej stronie Kanału – niechybny znak, że *Jankesi* organizowali duży nalot. W rzeczy samej, na ten dzień dowództwo 8 AF zaplanowało ryzykowną operację o kryptonimie *Double Strike* – jednoczesny nalot na zakłady *Messerschmitta* w Regensburgu i fabryki produkujące łożyska kulkowe w Schweinfurcie. Według szacunków aliantów, niemiecki przemysł lotniczy potrzebował 2,4 miliona łożysk miesięcznie – 40% z nich produkowano w Schweinfurcie. Taki cel spędzał sen z oczu strategów w Anglii. Tym razem jednak misterny plan zawiódł całkowicie, a głównym winowajcą, nie po

stroyed. On 13th August, only four days after beginning combat duties, the CO of the 353rd FG, Lt. Col. Joseph Morris failed to return home after a sortie. His post was taken over by Maj. Loren McCollom, the former CO of the 61st FS (in the 56th FG).

On 16th August, B-17s attacked the airdrome at Le Bourget, which lies within the boundaries of the French capital. The 4th FG provided the close escort. The bomber formation, flying at 8500 m, was engaged head-on by Luftwaffe fighters – the favoured German tactics against American *heavies*. The Thunderbolts counter-attacked, distracting the enemy fighters in a swirling dogfight that lasted for about 40 minutes high above the roofs of Paris. Maj. Don Young fired at a target as he flew towards it, rapidly closing the distance to a mere 70 metres. The Focke Wulf virtually disintegrated under the impact of his shells, flipping onto its back before crashing into the ground and exploding amongst the houses below. Roy Evans came so close to his quarry (a Bf 109) that he was able to see the dead pilot slumped in his seat. Maj. John DuFour fired a short *squirt* at a Bf 109 at great distance and was surprised to see his rounds tear a wing off his adversary. Jim Happel stopped shooting only when he saw the canopy fly off the Focke Wulf he had raked with machine gun fire. He watched it go down in flames towards the ground. Cpt. Fonzo "Snuffy" Smith also found himself dead astern a FW 190, his rounds giving the German no chance to fight back. High above his whirling squadrons was Lt. Col. Blakeslee, directing his pilots, advising, warning, cursing and helping whenever needed. Very much like Hub Zemke of the 56th FG, Blakeslee had little interest in personal glory, preferring instead to take care of his men.

All in all, on 16th August, the 4th FG shot down 18 enemy aircraft, for the loss of one of its own. This was a new USAAF record in the ETO. The casualty was flown by Cpt. Joe Mat-

Na czas inwazji w Europie samoloty Aliantów otrzymały biało-czarne pasy malowane wokół skrzydeł i kadłuba. Później pasy zamalowano na górnych powierzchniach. Tutaj widzimy P-47D-23-RA („A7-X") z numerem 42-75325 lub 42-75329 z 395 FS/368 FG z bombami 500 funtów.

For the Invasion of Europe all Allied aircraft received black-and-white stripes painted around their wings and fuselage. Later on, the stripes on the upper surfaces were removed. Seen here is P-47D-23-RA ("A7-X", s/n 42-75325 or 42-75329) of the 395th FS/368th FG, rigged with 500 lb bombs.

James Crow coll.

raz pierwszy ani ostatni, była pogoda. W założeniu strategów, pierwszy nalot na Regensburg miał związać siły Luftwaffe, tak by w czasie przelotu drugiej fali bombowców, zmierzającej nad Schweinfurt, myśliwce nieprzyjaciela były na ziemi, uzupełniając amunicję i paliwo. Kiedy główne siły Luftwaffe, stacjonujące wzdłuż wybrzeża Holandii, przygotowywały się na powrót pierwszej fali bombowców znad Regensburga, te niespodziewanie zawróciły w stronę Alp, obierając kurs na północną Afrykę. Niemcy jednak nie czekali na próżno. Po południu nadciągnęła mocno opóźniona przez mgłę nad Anglią druga fala bombowców, lecąca nad Schweinfurt.

Tego dnia 4 FG nie zajęła na czas wyznaczonej pozycji na czele formacji bombowców, ale piloci 78 FG zdążyli przechwycić 9 dwusilnikowych myśliwców, podkradających się od dołu w stronę Latających Fortec, z zamiarem odpalenia podskrzydłowych pocisków rakietowych kalibru 210 mm. Maj. Roberts, dowódca 84 FS wraz ze skrzydłowym, 1st Lt. Peterem Pompetti zestrzelili po jednym Bf 110.

17 sierpnia 56 FG odprowadzała bombowce lecące nad Regensburg, a następnie, w drugim locie, osłaniała B-17 powracające znad Schweinfurtu. Niemcy zdając sobie sprawę, że udało im się rozbić obronną formację „combat boxów", kontynuowali ataki pomimo pojawienia się myśliwców eskorty. 61 FS zdążył przechwycić *Staffel* dwusilnikowych Bf 110G (z III./ZG 26) ponad ostatnim „combat boxem" Fortec. Dwa nurkujące P-47 wzięły na cel tego samego *Messerschmitta* – jednoczesna salwa 16 półcalówek rozerwała samolot przeciwnika na strzępy. Płonące fragmenty posypały się w dół poprzez formację bombowców, na szczęście nie trafiając żadnego z nich. Jednym ze strzelających był Cpt. Gerald „Jerry" Johnson, który po chwili strącił jeszcze dwóch Niemców. Lt. Glen Schiltz z 63 FS również zgłosił trzy zestrzelenia. Col. Zemke „upolował" Bf 110 (jego trzecie zwycięstwo), a Cpt. Mahurin dwa *Focke Wulfy* (swoje pierwsze zwycięstwa) – w sumie 56 FG zgłosiła

thews of the 336th FS, who bailed out and managed to avoid capture– and after some time returned to England. He was also the victor over a FW 190 on that day. It is most likely that Matthews had the "honour" of being shot down by Obstlt. Mayer, the *Kommodore* of JG 2 (his 72nd victory, reported over Senneville).

From the early hours of 17th August 1943 the Germans had monitored intensive radio traffic on the other side of the Channel – a clear sign that the *Amerikanen* were about to mount another bombing raid. In fact, the 8th AF HQ was to stage a daring operation code-named *Double Strike* – simultaneous attacks on the ball-bearing works at Schweinfurt and the Messerschmitt assembly plant at Regensburg. The Allies knew that the German aviation industry was critically dependent upon the supply of ball bearings, consuming about 2.4 million every month – and 40 percent of them were manufactured at the Schweinfurt complex. Destruction of this high value target would undermine the German war effort and perhaps shorten the conflict. As such it was worth making sacrifices for – or so it seemed. The plan was bold and everyone involved recognised that a successful result would call for a bit of luck. But luck was not on the Allies' side that day, nor was the notorious European weather.

The plan was that the first wave of bombers would attack Regensburg, attracting the attention of most of the enemy's available fighters. The Germans were expected to launch a major assault against the first wave, which would require them to break off for re-fuelling and re-arming at a pre-determined time. While they were on the ground – so the plan had it – the second wave, bound for Schweinfurt, would pass overhead, unscathed. Timing was the crucial factor of the operation.

All went well to begin with; the first wave endured the German counter-attack and then surprised the *Jagdwaffe* units stationed along the Dutch coast by turning south, heading out

17 zestrzeleń przy stracie trzech samolotów. Jedną z ofiar Mahurina był prawdopodobnie sam Maj. Wilhelm-Ferdinand Galland, *Kommandeur* II./JG 26. Jego ciało znaleziono dopiero dwa miesiące później, zakopane we wraku samolotu kilka metrów pod ziemią, na zachód od Maastricht. W czasie porannej eskorty, Maj. McCollom, nowy dowódca 353 FG, zdobył pierwsze zestrzelenie dla swojej jednostki – *Messerschmitta* 109 z III./JG 26. Jednak operacja *Double Strike* zakończyła się masakrą Latających Fortec. Z 375 bombowców, nie powróciło 60. 8 AF straciła tego dnia tylko trzy P-47 – Niemcy zgłosili zestrzelenie czterech (wszystkie w okolicy Liege-Akwizgran), w tym dwa Hptm. Lemke, *Staffelkapitän* 9./JG 3 (jego 126 i 127 zwycięstwo).

Jak głosi popularna plotka, tego dnia dowódca Luftwaffe, Hermann Göring zadzwonił z awanturą do Inspektora Dziennego Lotnictwa Myśliwskiego Rzeszy, Gen. Adolfa Gallanda. Doszły go słuchy, że ten śmie rozsiewać defetystyczne pogłoski, jakoby myśliwce amerykańskie operowały już nad terenem III Rzeszy. Galland odparł, że kilka z nich nawet leży zestrzelonych w okolicy Akwizgranu, niewątpliwie na terenie Niemiec. Göring, w jednym ze swoich słynnych napadów szału, wykrzyczał: *„Galland, ja panu rozkazuję – tych myśliwców tam nie ma!"*. Ironicznym zrządzeniem losu, tego dnia te „nieistniejące" *Thunderbolty* zabiły Gallandowi brata, dowódcę II./JG 26. Pół roku później marszałek Göring miał okazję zobaczyć amerykańskie myśliwce na własne oczy... nad Berlinem.

19 sierpnia B-17 zaatakowały lotniska Luftwaffe w Gilze-Rijen i Flushing, Niemcy wystartowali na przechwycenie, ale strącili tylko dwa bombowce. W tym czasie eskortująca 56 FG meldowała zestrzelenie 9 przeciwników, a 78 FG jednego – bez strat własnych. Tajną bronią Zemkego była taktyka – wbrew ówczesnym za-

over the Swiss Alps towards bases in North Africa. But the Germans had not re-armed in vain. The second wave of American heavies had been delayed by thick fog over England and it was not until the late afternoon that it flew across the Channel towards Schweinfurt.

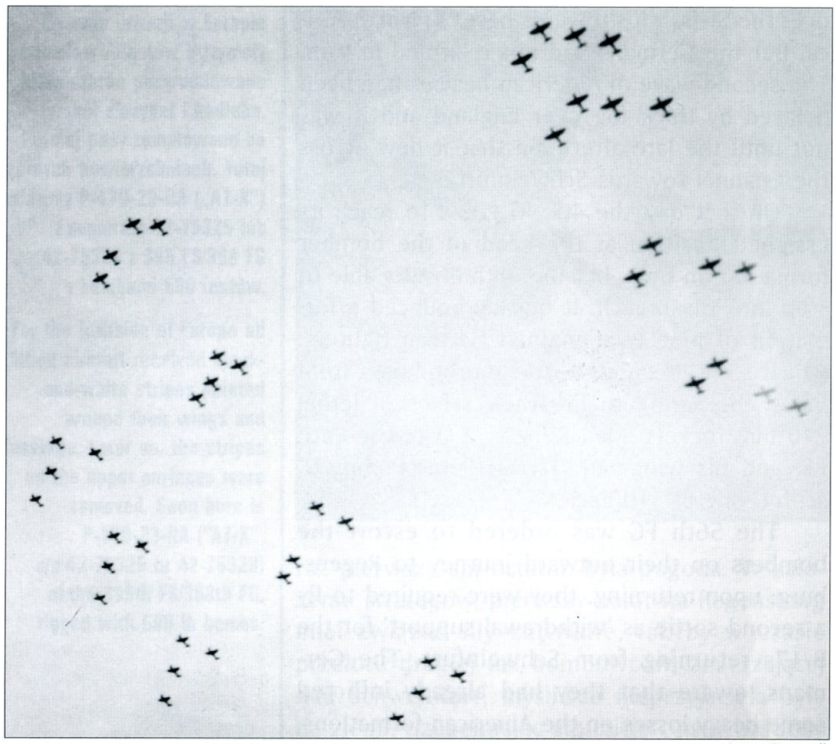
On that day, the 4th FG failed to reach its assigned position at the head of the bomber formation on time, but the 78th FG was able to step into the breach. It quickly bounced a formation of nine twin-engined German fighters, which were creeping up on the bombers from below, preparing to fire their salvos of lethal 210 mm rockets. Maj. Roberts, CO of the 84th FS, and his wingman, 1st Lt. Peter Pompetti, scored one Bf 110 each.

The 56th FG was ordered to escort the bombers on their outward journey to Regensburg; upon returning, they were required to fly a second sortie as 'withdrawal support' for the B-17s returning from Schweinfurt. The Germans, aware that they had already inflicted some heavy losses on the American formations, pressed home their attacks regardless of the presence of escort fighters. The 61st FS intercepted a *Staffel* of twin-engined Bf 110Gs of III./ZG 26 directly above the last combat box. Two Thunderbolts dived, aiming at the same aircraft – and a simultaneous salvo of sixteen 0.50 cal. guns tore the Messerschmitt into pieces. Burning debris fell through the bombers' formation, fortunately not causing any damage. One of the pilots involved in this incident was Cpt. Gerald "Jerry" Johnson – who shortly after bagged two more. Lt. Glenn Schiltz of the 63rd FS also scored a "triple" kill. Col. Zemke shot down another Bf 110 (his third victory), and Cpt. Mahurin got two FW 190s (his first victories). One of his victims was probably Maj. Wilhelm-Ferdinand Galland, *Kommandeur* II./JG 26.

James Crow coll.

Ta sama maszyna po przymusowym lądowaniu. Górna część statecznika pionowego jest w kolorze żółtym.

The same machine after a forced landing. The upper part of the tail is in yellow.



James Crow coll.

Grupa Thunderboltów w locie. Doskonale widoczny szyk eskadry, zwany potocznie „finger four". Stosowany przez Niemców od początku wojny, szyk dwóch ubezpieczających się wzajemnie par, szybko wykazał swoją przewagę nad mniej elastycznym szykiem klucza trzech samolotów (stosowanego przez RAF) i z czasem został zaadoptowany przez siły lotnicze Aliantów.

Thunderbolts in flight. Note the characteristic "finger four" formation, originally introduced by the Luftwaffe at the beginning of hostilities. This formation – which comprised two pairs offering mutual support – quickly proved superior to the less-flexible 'vic' formation of three-aircraft (used by the RAF) and was rapidly adopted by all fighter air forces which participated in WWII.

leceniom dowództwa 8 AF, jeden z trzech dywizjonów Grupy był zwykle daleko z przodu ubezpieczanej formacji, uderzając z przewagą wysokości, zanim Niemcy zajęli dogodną pozycję do ataku czołowego na bombowce. Znani wśród załóg bombowców jako *Little Friends* („mali przyjaciele"), piloci myśliwców eskortujących stali się zmorą, na którą Luftwaffe nie znała lekarstwa. Tego dnia pierwszym asem 56 FG zostaje uznany Cpt. Jerry Johnson. Niemniej jednak, na skutek późniejszej analizy zestrzeleń Grupy, Johnson musiał „podzielić się" swoim zwycięstwem z innym pilotem 56 FG. Tak więc do zostania pierwszym asem 56 FG wciąż brakowało mu... pół zestrzelenia.

24 sierpnia Maj. Roberts z 78 FG zestrzelił nad Evreux FW 190 i Bf 109. Tego samego dnia, lecąc w eskorcie bombowców atakujących stację rozrządową we Francji, 56 FG zestrzeliła nad Dreux trzech przeciwników. Swoje pierwsze, upragnione zwycięstwo (FW 190) odniósł Maj. Francis „Gabby" Gabreski, dowódca 61 FS. Gabreski, który z 28 zestrzeleniami na koncie wojnę nad Europą zakończył na szczycie listy asów USAAF, omal nie został odrzucony w czasie wstępnej eliminacji kandydatów na pilotów w 1940 roku, z powodu... braku zadowalających postępów w nauce pilotażu.

Już jako podporucznik, Gabreski został wysłany do jednostki stacjonującej na Hawajach, gdzie przeżył japoński atak na Pearl Harbour w grudniu 1941 roku. Francis Gabreski (alias Franciszek Gabryszewski), którego rodzice byli rodowitymi Polakami, chciał walczyć w Europie przeciwko Niemcom, chociaż w tym czasie obecność Amerykanów nad Kontynentem była znikoma. Udało mu się jednak załatwić pozwo-

His body was found two months later– buried in the wreckage of his aircraft a few metres under ground, west of Maastricht. During the operation, the 56th FG alone claimed 17 aircraft destroyed for the loss of three pilots. Flying on the morning mission, Maj. McCollom, the new CO of the 363rd FG, scored his unit's first victory – a Bf 109 of III./JG 26.

Nevertheless, when all things were considered, operation '*Double Strike*' was nothing short of a disaster. Of the 375 bombers which set off that day, 60 failed to return. The 8th AF lost only 3 P-47s, although the Germans claimed 4 (all of them in the vicinity of Liege-Aachen). Hptm. Lemke, *Staffelkapitän* of 9./JG 3 (his 126th and 127th victories) was among the victors.

According to some accounts, the commander of the Luftwaffe, *Reichsmarschal* Hermann Göring telephoned his subordinate Adolf Galland (then *General der Jagdflieger)* on the 17th, to chide him for spreading 'defeatist' talk about American fighters now being able to fly over the Reich itself. Galland replied that a couple of them had been shot down by German fighters over Aachen – a long way into Germany – and their wrecks would speak for themselves. Göring responded with a fit of hysterical fury, yelling into the receiver: "*Galland, those fighters were never there! That's an order, understood*?" Sadly for Galland, that same day the "non-existent" Thunderbolts had killed his brother, the commander of II./JG 26. Six months later *Reichsmarschal* Göring had an opportunity to see the American fighters himself... over Berlin.

On 19th August B-17s attacked the Luftwaffe airfields at Gilze-Rijen and Flushing. German fighters rose to challenge the bombers, but the P-47s were able to keep them at bay – only two *Forts* were lost. The escorting 56th FG reported 9 victories during the mission with another claimed by the 78th FG, neither recording any loss. Tactics were Zemke's "secret weapon". In clear violation of the USAAF's standard procedures of the time, he instructed one of the Group's three squadrons to fly far ahead of the main bomber force – ready to bounce any German fighters trying to position themselves for a frontal attack on the bomber 'box'. Known to the bomber crews as '*Little Friends*', the pilots of the escort fighters become the scourge of the Luftwaffe in the West. On 19th August, Cpt. Jerry Johnson bagged a single Bf 109 and was proclaimed the Group's first ace. However, subsequent analysis of the Group's success revealed that Johnson shared the destruction of his last victim with another pilot. He was therefore still 0,5 victory short of becoming the Group's first ace.

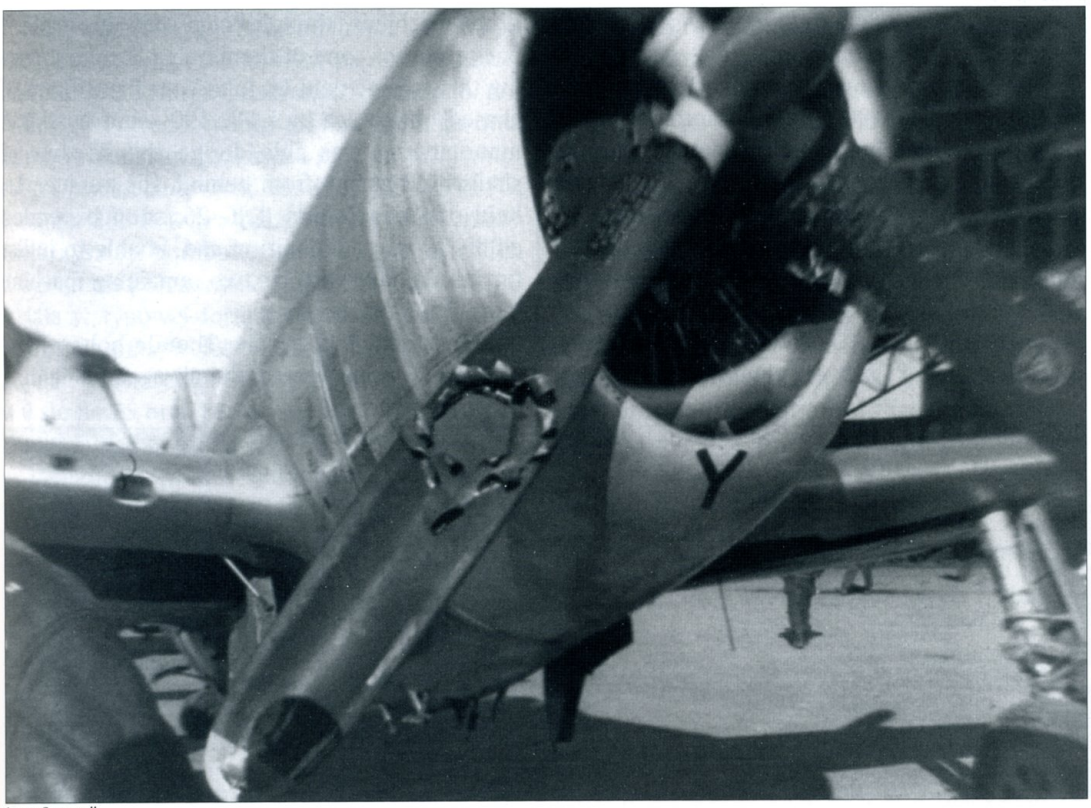
On 24th Aug. Maj. Roberts bagged a "double", a FW 190 and Bf 109 shot down over Evreux. On the same day, three more enemy fighters

lenie na „praktykę" w jednym z polskich dywizjonów, latających w ramach RAF. W grudniu 1942 roku Cpt. Gabreski zameldował się w Northolt w dywizjonie 315, latającym na *Spitfire'ach* Mk. IX. Pierwszy lot bojowy, *circus* nad Le Havre, wykonał w styczniu roku 1943. Niemców po raz pierwszy zobaczył 3 lutego, w czasie „wymiatania" nad St. Omer, ale ze względu na brak doświadczenia zmarnował szansę na niemal pewne zestrzelenie FW 190. Pod czujnym okiem doświadczonych polskich myśliwców Gabreski wykonał jeszcze ponad 20 lotów bojowych. Od nich nauczył się wiele, w tym jak sam twierdził, jednej z najważniejszych rzeczy – respektu dla przeciwnika.

27 lutego dołączył do 56 FG, gdzie wkrótce został dowódcą eskadry w 61 FS. 9 czerwca „Hub" Zemke mianował zdumionego Gabreskiego, jeszcze rok wcześniej podporucznika, na dowódcę 61 FS w stopniu majora. Dotychczasowy dowódca, Loren McCollom, został awansowany na właśnie utworzone stanowisko *Flying Executive Officer* (zastępca dowódcy Grupy). Nad Europą Gabreski wykonał 153 loty bojowe. 20 lipca 1944 roku w czasie ataku z lotu koszącego na lotnisko wroga, zahaczył śmigłem swojego P-47 o ziemię i był zmuszony lądować awaryjnie. Końca wojny doczekał w *Stalag Luft I* w Barth nad Morzem Bałtyckim. W roku 1943 większość lotów wykonał na P-47D-1-RE („HV-A", 42-7871). W listopadzie, gdy jego HV-A został uszkodzony przez *Flak*, latał również na P-47D-5-RE („HV-F", 42-8458).

Na dzień 2 września 56 FG miała wyznaczony lot eskortowy, ale w drodze nad Brukselę went down over France due to 56th FG actions. Maj. Francis "Gabby" Gabreski, CO of 61st FS scored his first confirmed and long-overdue victory– a FW 190.

Gabreski – whose 28 kills were to put him at the very top of the list of American ETO fighter aces by VE-Day – had served a long apprenticeship. At the beginning of his service career his instructors had thought him unlikely to make the grade as a fighter pilot, because he had been quite slow at learning rudimentary flying skills. After completing his basic course, 2nd Lt. Gabreski was sent to a fighter unit in Hawaii, where he witnessed the Japanese attack on Pearl Harbour in December 1941. But Francis Gabreski (alias Franciszek Gabryszewski) – whose parents had been born in what had become occupied Poland – was eager to fight the Germans over Europe, though at that time the American presence in the theatre was minimal. Nevertheless, he was allowed to temporarily join one of the Polish fighter squadrons in the UK, flying with the Royal Air Force to gain some combat experience. In December 1942, Cpt. Gabreski arrived at the famous Polish base in Northolt and was assigned to 315 Sqn flying Spitfire Mk. IXs. He flew his first combat sortie, a '*circus*' over Le Havre, in January 1943. It was 3rd February when he encountered the Luftwaffe for the first time, during a fighter sweep over St. Omer– but due to his lack of experience, he squandered an excellent opportunity to shoot down a FW 190, which flew right in front of his guns. Watched over by his more seasoned Polish friends, Gabreski took part in



James Crow coll.

Nieprawdopodobne, a jednak prawdziwe. Podczas jednej z misji myśliwsko-bombowych niemiecki Flak trafił w łopatę śmigła samolotu pilotowanego przez Capt. Eduarda Wrighta z 506 FS/404 FG. Mimo to pilot bez trudu dotarł na swoje lotnisko.

Incredible but true. During a close-support mission, German Flak locked on to the aircraft flown by Capt. Eduard Wright of the 506th FS/404th FG – shooting a round clean through one of its propeller blades. Nevertheless, the pilot brought his ship home safely.

bombowce zawróciły z powodu gęstej pokrywy chmur. Col. Zemke i jego *Wolfpack* („wilcze stado" – nieoficjalny, ale popularny przydomek jednostki), nieco rozczarowani, postanowili pokręcić się chwilę po okolicy, szukając przeciwnika do walki. Tym razem to Zemke dał się zaskoczyć i omal nie przypłacił tego życiem. W okolicy Merville, z chmur wypadło niespodziewanie kilkanaście *Focke Wulfów* z II./JG 26, rozbijając prowadzoną przez niego eskadrę. Niemcy zgłosili zestrzelenie czterech P-47 – 56 FG faktycznie utraciła dwa. Dwa pozostałe (w tym maszyna Zemkego) zostały ciężko uszkodzone, ale dociągnęły do Anglii. Lt. John Vogt był ścigany przez *Focke Wulfa* nad wybrzeże Francji, zręcznie unikając ostrzału, aż w końcu Lt. Kehl z *Stabsschwarm* II./JG 26 wyczerpał amunicję 20 mm. Nie mogąc zrobić większej szkody ogniem pozostałych dwóch kemów, Niemiec zawrócił.

Następnego dnia w powietrzu były *Thunderbolty* z 4 i 56 FG, osłaniając bombowce atakujące St. Germain pod Paryżem. 61 FS atakiem czołowym rozproszył formację *Focke Wulfów*, a następnie jego dowódca „Gabby" Gabreski upatrzył sobie 1300 m poniżej samotnego FW 190, podkradającego się do bombowców. Atak *Thunderbolta* z takiej przewagi wysokości był prawie zawsze wyrokiem śmierci dla atakowanego. Ciężko trafiony Niemiec, kręcąc spirale opadał coraz niżej; błysk eksplozji wskazał miejsce jego upadku daleko w dole. Było to drugie zwycięstwo Gabreskiego. Tego samego dnia Zemke zestrzelił swojego czwartego, również FW 190 z JG 26. 3 września w powietrzu były również *Thunderbolty* z 78 i 353 FG. Nad lotniskiem JG 2 w Evreux-Fauville zginął jeden z weteranów frontu wschodniego (z czasów swojej służby w JG 51), Uffz. Knappe z 7./JG 2, as z 56 zestrzeleniami na koncie. W czasie ataku na Fortece jego FW 190 został uszkodzony przez zaporowy ogień obronny strzelców, a następnie dobity przez osłaniające P-47.

6 września, w czasie nalotu na Stuttgart, swój pierwszy lot bojowy wykonała 352 FG. Podobnie jak w przypadku wielu innych jednostek myśliwskich debiutujących nad Europą, pierwsze misje 352 FG prowadził doświadczony dowódca z innej Grupy, w tym wypadku Lt. Col. about 20 missions with 315 Sqn. He learned a lot from them, including one of the things he later considered most important – respect for the enemy.

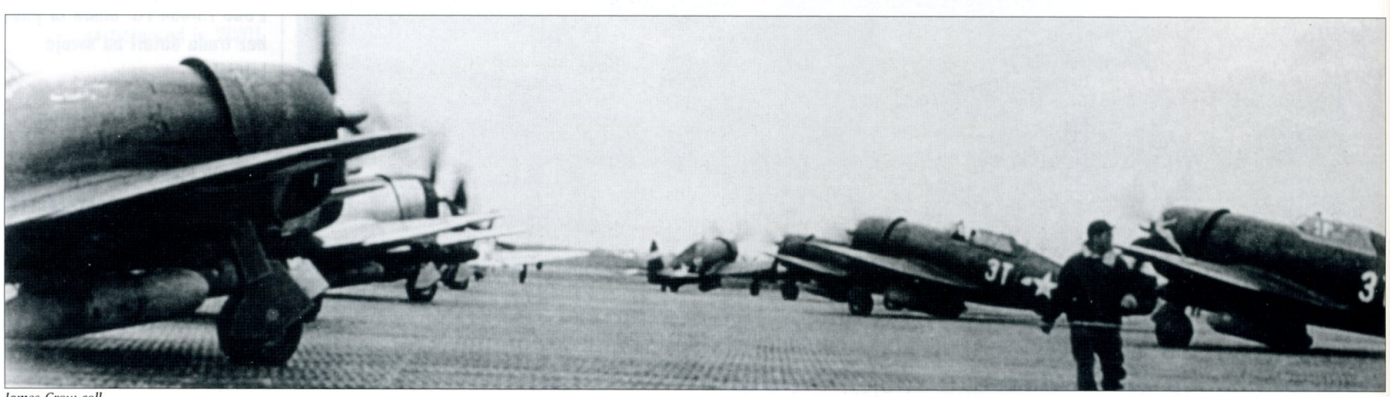
On 27th February 1943 he was called upon to join the 61st FS/56th FG, where he became a flight commander. On 9th June, Hub Zemke nominated the astounded Gabreski – who had been promoted to 1st Lieutenant only a year earlier – to the rank of Commander of the 61st FS, with the rank of Major. Its former CO, Loren McCollom was promoted to the newly-created post of Flying Executive Officer – that is, a Group Commander deputy. Gabreski flew a total of 153 combat sorties over Europe. In 1943 he mostly flew a P-47D-1-RE ("HV-A", s/n 42-7871), though in November, when his regular mount was damaged by *Flak*, he temporarily switched to a P-47D-5-RE ("HV-F", s/n 42-8458). On 20th July 1944, while strafing an enemy airfield, the propeller of his *Jug* struck the ground, forcing him to belly in. He was captured and spent the remainder of the war in *Stalag Luft I*.

On 2nd September the 56th FG was briefed to rendezvous with some bombers attacking targets in Brussels, but because of dense overcast cloud the *Forts* were ordered to abort the mission. Col. Zemke and his *'Wolfpack'* (as they styled themselves), duly disappointed with such a course of action, decided to stick around for a while, "looking for trouble" on their own. The trouble came with a speed of lightning as, over Merville, Zemke's flight was hammered from above by a dozen of Focke Wulfs of II./JG 26. The Germans claimed four P-47s shot down, but the 56th FG actually lost only two. Two of its other machines, though badly shot up, made it back to base – one of them being Zemke's. During this engagement Lt. John Vogt found himself chased out to sea by a FW 190 – but by skilful manoeuvring was able dodge the streams of shells fired at him from behind. His pursuer, Lt. Kehl of *Stabsschwarm* II./JG 26, soon expended all his 20 mm ammunition and, unable to inflict further damage with his two remaining machine guns, gave up the chase.

The following day the Thunderbolts of the 4th and 78th FG were in the air again, shielding

Lotnisko Kingsnorth w Anglii, 1 czerwca 1944 roku. Na pas startowy kołują P-47D z 22 FS/36 FG walczącej w składzie 9 AF.

Kingsnorth airbase, UK, 1st June 1944. P-47Ds of 22nd FS/36th FG (9th AF) taxi out.



James Crow coll.

James Crow coll.

P-47D-22-RE (42-26050) „Easy's Angels" (czyli „Anioły Easy'iego" - od przydomka dowódcy 23 FS, Majora Alberta E. „Easy" Miles'a) z 23 FS/36 FG (9 AF), lotnisko Le Culot w Belgii, jesień 1944 roku. Osłona silnika czarno-żółta. "Easy" Miles zginął po niefortunnym skoku ze spadochronem, który zaplątał się w spadający samolot i pociągnął pilota za sobą ku ziemi.

P-47D-22-RE (s/n 42-26050) of the 23rd FS/36th FG (9th AF). The engine cowling is in black and yellow. Note the "Easy's Angels" inscription on the tail: "Easy" was the nickname of the CO of the 23rd FS, Maj. Albert E. „Easy" Miles. Miles was killed when his parachute caught on the tail of his aircraft after he bailed out – he went in with his machine.

Harry Dayhuff z 78 FG. Jednostka składała się z 328 FS („PE"), 486 FS („PZ") oraz 487 FS („HO"). Od lipca 1943 roku do stycznia roku 1945 stacjonowała w Bodney. 6 września 8 AF straciła aż 45 z 338 wysłanych bombowców. Niemcy wyciągnęli wnioski z poprzednich starć i teraz koncentrowali swoje ataki na bombowce poza zasięgiem eskortujących P-47. Tego dnia niemieccy piloci odnotowali zestrzelenie tylko jednego *Thunderbolta* nad Ligny (Lt. Beckers, *Staffelkapitän* 4./JG 2 – zginął dwa dni później). 7 września 4 FG straciła na zachód od Rotterdamu jednego pilota, zwycięzcą jest Oblt. Beese, *Staffelkapitän* 1./JG 26 (jego 18 zwycięstwo).

14 września swój pierwszy lot bojowy, „wymiatanie" nad Belgią, wykonała 355 FG. Do dyspozycji jednostka miała następujące dywizjony: 354 FS („WR"), 357 FS („OS") i 358 FS („YF"). Przez cały okres walk w Europie 355 FG stacjonowała w Steeple Morden. Jej pierwszym dowódcą był Col. Williams Cummings Jr. 23 września dwóch przyszłych asów 353 FG – Maj. Glenn Duncan i Cpt. Walter Beckham – zdobyło nad Nantes swoje pierwsze potwierdzone zwycięstwa, zestrzeliwując po jednym FW 190.

27 września 45 *Thunderboltów* z 78 FG, po raz pierwszy wyposażonych w papierowe zbiorniki na 108 galonów paliwa, ubezpieczało powrót 305 Fortec z nalotu na Emden. Tego dnia bombowce osłaniało jeszcze pięć innych jednostek *Thunderboltów* – 4, 56, 352, 353 i 355 FG, w sumie 262 P-47. Po raz pierwszy *Thunderbolty* towarzyszyły bombowcom w czasie całej ich drogi na cel położony na terenie Niemiec. 78 FG leciała w typowej formacji – 82 FS jako górna osłona na pułapie 32 000 stóp (9750 m), poniżej na wysokości 29 000 stóp (8800 m) znajdował się 84 FS oraz 83 FS na pułapie 27 000 stóp (8200 m). Jak zwykle Fortece nadleciały otoczone chmarą myśliwców Luftwaffe, atakujących ze wszystkich stron. Piloci 84 FS wzięli na cel około 30 „bandytów", wystrzeliwujących rakiety w kierunku Latających Fortec. Maj. Roberts wszedł na ogon jednego Bf 109, ale ten uciekł z celownika gwałtownym wywrotem, wprost pod lufy skrzydłowego Robertsa, 1st Lt. Browna. Trafiony potężną salwą z ośmiu półcalówek, Bf 109 buchnął płomieniem i czarnym dymem, bezwładnie zadarł nos do góry i runął w dół spiralą. 1st Lt. Quince Brown uzyskał swoje a bomber-raid on St. Germain, near Paris. The 61st FS broke up the German fighters' formation with a head-on charge, its CO, Gabby Gabreski, singling out a lone FW 190 some 1300 metres below. Rolling his Thunderbolt over before swooping down to attack, Gabreski's height advantage meant that the German had little chance of surviving the encounter. Taking the full force of the American's well-aimed burst, the Focke Wulf spun out of control and hurtled earthward, a flash below marking the point where it hit the ground. It was Gabreski's second victory. On the same day Zemke nailed his fourth, also a FW 190 of JG 26.

On 3rd September the 78th and 353rd FG were also in action. One of their victims was Uffz. Knappe of 7./JG 2, a former Eastern Front ace (when serving with JG 51) with 56 victories to his credit. Hit by return fire from a bomber over JG 2's base at Evreux-Fauville, he was promptly finished off by P-47s.

On 6th September, during a raid over Stuttgart, the 352nd FG received its baptism of fire. For its first couple of sorties, as was often done with new units making their debut, the 352nd FG was led by an experienced CO from another Group – In this instance, Lt. Col. Harry Dayhuff of the 78th FG. The unit comprised the 328th ("PE"), the 486th ("PZ"), and the 487th ("HO") fighter squadrons. From July 1943 until January 1945 it was stationed at Bodney.

Meanwhile, the German *Jagdwaffe* was rapidly reorganising to adapt itself to the changing circumstances of the air war over Europe. Its planners adopted a policy of unleashing their main strength only once the American escort fighters had turned for home. The raid on Stuttgart provided painful proof that the new strategy was effective, the 8th AF losing 45 bombers out of a force of 338. One P-47 was also lost to German fighters during the raid (over Ligny, claimed by Lt. Beckers, *Staffelkapitän* 4./JG 2 – he was KIA two days later). On 7th September the 4th FG lost one of its pilots west of Rotterdam, the victim becoming the 18th kill of the seasoned *Staffelkapitän* of 1./JG 26, Oblt. Beese.

On 14th September the 355th FG carried out its first operational sortie – a sweep over Belgium. The Group consisted of the 354th FS ("WR"), the 357th FS ("OS") and the 358th FS

pierwsze potwierdzone zestrzelenie. 78 FG broniła bombowców aż nad samo morze, skąd na resztkach paliwa pomknęła w stronę Duxford. Z czasem Quince L. Brown dosłużył się stopnia majora. Na jego koncie znajdowało się 14 zwycięstw. Już w czasie swojej drugiej tury bojowej, atakując lotnisko w Vogelsand we wrześniu 1944, został zestrzelony przez *Flak*, schwytany i zamordowany w nie do końca jasnych okolicznościach (według jednych źródeł przez ludność cywilną, według innych przez oficera SS).

27 września swoje kolejne zwycięstwo uzyskał 1st Lt. Peter Pompetti z 78 FG. Lecąc jako skrzydłowy Cpt. Harolda Stumpa, wielokrotnie krótkimi seriami przepędzał *Messerschmitty* z ogona swojego prowadzącego i był świadkiem jego zwycięstwa, gdy zaskoczony Bf 109 został rozerwany na strzępy celną serią Stumpa. Kiedy sam został zaatakowany, manewrując pod ogniem przeciwnika, przez radio naprowadzał kolegów z dywizjonu, wystawiając Niemca na pewny strzał. W końcu, już w drodze powrotnej do bazy, przyszła jego kolej. Trójka P-47 prowadzona przez Cpt. Stumpa, wypatrzyła na wysokości około 5000 m uszkodzoną Fortecę z Bf 110 na ogonie. Myśliwy szybko stał się ofiarą. Cpt. Stump polecił Pompettiemu „zająć się" *Messerschmittem*, podczas gdy on i drugi P-47 ubezpieczali go z góry. Pod nawałą ognia Bf 110 zaczął rozpadać się w powietrzu i dymić, pojawiły się pierwsze płomienie. Pompetti zbliżył się do przeciwnika na odległość zaledwie kilku metrów; stanowisko tylnego strzelca było puste, lufy podwójnie sprzężonego karabinu maszynowego sterczały nieruchomo. Pilot, ubrany w żółtą kamizelkę ratunkową, siedział pochylony do przodu, prawdopodobnie martwy. Bf 110 poszybował bezwładnie w stronę ziemi. Trójka *Thunderboltów* doleciała na resztkach paliwa do lotniska w Coltishall, niedaleko Norwich. Tego dnia 78 FG uzyskała 9 zestrzeleń bez strat własnych.

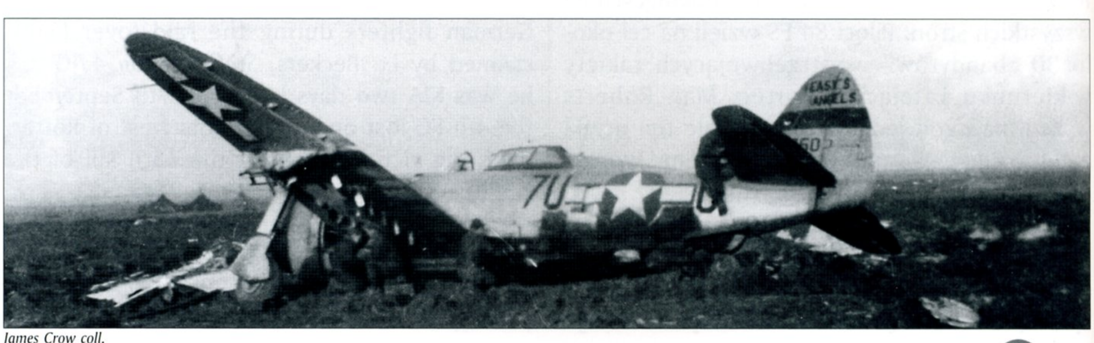
W tym dniu Luftwaffe straciła 21 myśliwców (6./JG 11 wszystkie swoje 12 samolotów i 9 pilotów!), Amerykanie tylko siedem bombowców. Niemcy zgłosili zestrzelenie czterech P-47, ale 8 AF faktycznie straciła tylko jednego. P-47C-2-RE („UN-W", 41-6199), pilotowany przez 1st Lt. Harry'ego Dugasa z 63 FS, najprawdopodobniej padł ofiarą dowódcy 5./JG 11, Oblt. Heinza Knoke (jego 15 zwycięstwo). Ostatni raz widzia-

("YF") and was stationed at Steeple Morden. Its first commander was Col. William Cummings Jr. On 23rd September two future 353rd FG aces – Maj. Glenn Duncan and Cpt. Walter Beckham – scored their first confirmed victories over Nantes, each blasting out of the sky a FW 190.

On 27th September a joint force of 262 P-47s of the 4th, 56th, 78th, 352nd, 353rd and 355th FGs escorted 305 bombers attacking Emden in and out of the target area. The Thunderbolts were carrying pressed-paper 108 US gallon tanks and for the first time followed the bombers all the way to a target deep inside Germany. Forty five P-47s of 78th FG were spread vertically in a typical formation – the 82nd FS acting as top cover at 32,000 ft, the 84th FS below at 29,000 ft, and the 83rd FS flying at 27,000 ft. At the R/V (rendezvous) point, the bombers they were to escort duly arrived; however, the B17s were trailing behind them a swarm of *Huns,* who were attacking from all directions. The 84th FS pilots singled out a force of 30 *bandits* firing rockets at the Fortresses. Maj. Roberts lined up on a Bf 109 only to see it break sharply away, right across the flight path of his wingman, 1st Lt. Quince Brown. Allowing plenty of deflection, Brown showered the German aircraft with 0.50 cal. *slugs*. The Messerschmitt spouted flame and smoke, before pulling up into a stall and falling off towards the ground. 1st Lt. Brown had scored his first victory. The 78th FG flew on with the bombers all the way back to the Channel, until it was forced to rush for home on dwindling fuel reserves.

Lt. Quince Brown was to become one of the 78th FG's leading aces with 14 kills, eventually being promoted to Major. In September 1944, during his second combat tour, he was shot down by *Flak* while strafing Vogelsand airfield. He was then captured, and murdered. Some sources maintain he was executed by a group of civilians – others, by an SS officer.

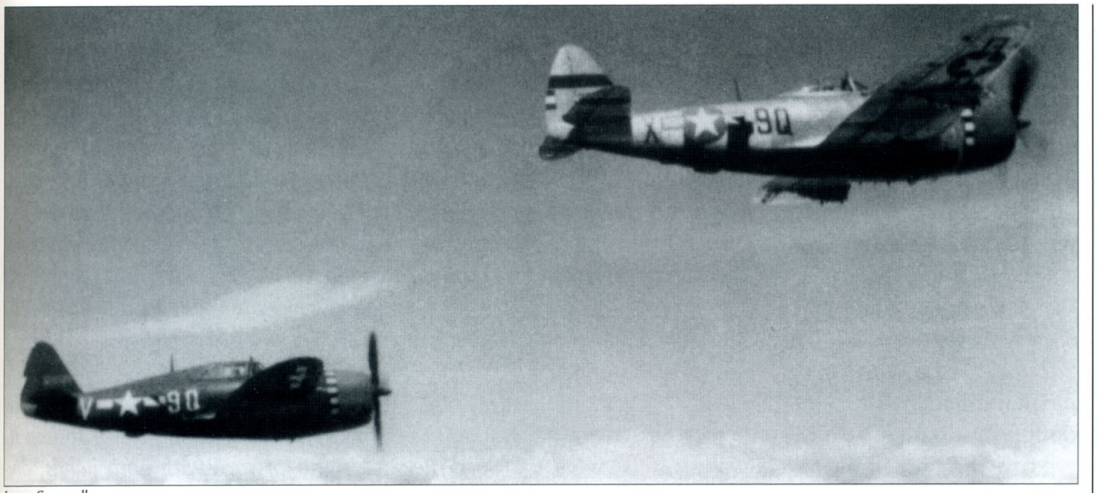
On 27th September, future 78th FG ace, 1st Lt. Peter Pompetti added another *Jerry* to his scoreboard. Flying as wingman to Cpt. Harold Stump, he was protecting his leader's tail from lurking enemy fighters when a Bf 109 engaged by Stump suddenly exploded in mid-air. Under attack himself, and unwilling to leave his position, Pompetti manoeuvred with bullets flying



Przymusowe lądowanie tego samego samolotu koło belgijskiego lotniska Le Culot. Wypadek ten miał miejsce na przełomie 1944 i 1945 roku.

An emergency landing of the same aircraft near Le Culot airfield, Belgium, in the winter of 1944/45.

James Crow coll.



James Crow coll.

Patrol nad zachodnią Europą. Jak widać na przykładzie tych samolotów z 404 FS/371 FG amerykańskie jednostki używały jednocześnie P-47 starszych i nowszych wersji.

A patrol over Western Europe. As clearly demonstrated by these P47s of the 404th FS/371 FG, some fighter units operated both the older 'razorback' and newer 'bubble top' sub-types simultaneously.

no Dugasa nad wyspą Juist w pasie wschodnich Wysp Fryzyjskich. Sam Knoke, pilotujący Bf 109G-6, tak relacjonował to zdarzenie: *Wtem obok mnie nurkują cztery inne, równie dziwnie wyglądające*[14]*, jednosilnikowe samoloty. Na skrzydłach mają wymalowane białe gwiazdy i szerokie, białe pasy. Cholera! Thunderbolty! Nie widziałem ich wcześniej!*

Natychmiast nurkuję za nimi. Odbijają stromą spiralą w lewo, w kierunku samotnej Fortecy, której dwa zewnętrzne silniki przestały pracować. Na jej ogonie siedzi Messerschmitt. To Reinhard.

Ten cholerny idiota widzi przed sobą tylko tłustego bombowca, nieświadomy nadlatującego z tyłu nieprzyjaciela.

'Reinhard, Reinhard, obudź się! Thunderbolty za tobą!'

Reinhard nie odpowiada, tylko cały czas spokojnie pruje pociskami w Fortecę. Ruszam pędem za Thunderboltami. Pierwszy z nich otwiera ogień do mojego skrzydłowego. A ten po prostu dalej strzela do swojej ofiary.

Ale w tym momencie prowadzący Thunderbolt wchodzi idealnie na mój celownik. Pojedyncza seria to wszystko, czego trzeba. Wrogi myśliwiec staje w płomieniach i spada w otchłań w dole, wirując po drodze jak zwiędły liść. To mój drugi tego dnia[15].

Raptem słyszę, jak coś z terkotem uderza w moją maszynę. Obracam się. Na ogonie twardo siedzi mi Thunderbolt, a dwa inne schodzą w dół, żeby do niego dołączyć. Obydwiema rękami popycham drążek w przód i nurkuję, szukając schronienia w chmurach.

Za późno: pali mi się silnik. Czuję bijący od niego żar, który wkrótce staje się nie do zniesienia.

Odłączam kopułę, ściągam z twarzy maskę tlenową. Odpinam pas bezpieczeństwa i podkurczywszy nogi, z całej siły kopię w drążek, odpychając go w przód. Zostaję wystrzelony z samolotu i koziołkując, zakreślam szeroki łuk w powietrzu[16].

[14] Chwilę wcześniej Knoke dostrzegł P-38.

[15] Wcześniej Knoke strącił Latającą Fortecę salwą z dwóch podskrzydłowych wyrzutni rakietowych.

[16] Heinz Knoke, *Walczyłem dla Führera*, s. 128-129 (w tłumaczeniu Tomasza Stramela).

around his machine, coolly guiding his fellow pilots by radio towards the enemy on his six. Finally, on the way home, he was rewarded with a chance to score.

Three P-47s led by Cpt. Stump spotted a straggling Fortress below at 5000 metres with a Bf 110 on its tail. The hunter quickly became the hunted. Cpt. Stump ordered Pompetti to "take care" of the Messerschmitt, while the other two covered him from above. Under a hail of fire the Bf 110 gradually disintegrated, belching smoke and flames. Pompetti brought his ship to within just a few metres of the enemy aircraft. The tail gunner's seat was empty, the barrels of the twin machine guns motionless on their swivel. From where he was, Pompetti could clearly see the back of the dead pilot, hunched over the stick. The uncontrolled Bf 110 slowly descended towards the ground. Shortly after, the three Thunderbolts arrived back at their base at Coltishall, near Norwich. The 78th FG had scored nine victories for no loss.

The *Jagdwaffe* suffered heavily that day, losing 21 fighters (6./JG 11 lost all of its 12 aircraft and 9 pilots KIA!), the Americans losing only 7 bombers. German pilots claimed four P-47s shot down, but 8th Fighter Command registered only a single loss. P-47C-2-RE ("UN-W", 41-6199), flown by 1st Lt. Harry Dugas of 63rd FS, was the likely victim of Oblt. Heinz Knoke, the commander of 5./JG 11, (his 15th victory). Dugas was last seen in a dogfight over Juist, one of the East Frisian Islands. Oblt. Knoke, flying his Bf 109G-6, later recalled:

"Suddenly I see four more, equally unfamiliar-looking[14]*, single engine aircraft, diving past me. They have the white star and broad white stripes as wing markings. Damn! Thunderbolts! I have never seen them before!*

I immediately dive after them. They climb steeply to the left, towards a lone Fortress with two engines already knocked out. There's a Messerschmitt on its tail. It's Reinhard.

[14] A moment before Knoke spotted P-38s.

Wrzesień nie był udanym miesiącem dla 4 FG, która wyraźnie zostawała w tyle w rywalizacji z 56 FG o palmę pierwszeństwa w ilości zestrzelonych samolotów. We wrześniu jednostka uzyskała tylko dwa zestrzelenia: 6 września Roy Evans z 335 FS zestrzelił *Focke Wulfa* na północ od Château-Thierry, następnego dopiero 27 września (nalot na Emden) Willard Millikan z 336 FS nad Norderney w pasie wschodnich Wysp Fryzyjskich.

8. Armia Powietrzna, zachęcona sukcesem z 27 września, powtórzyła nalot na Emden 2 października. Tym razem *Thunderbolty* wręcz nie dopuściły Niemców do bombowców – stracono tylko dwa. Tego dnia Maj. Schilling, który nie mógł znaleźć okazji do choćby jednego zestrzelenia w trakcie swoich pierwszych 52 lotów bojowych, zestrzelił po jednym Bf 109 i FW 190. Dwa dni później jego ofiarą padł Bf 110. Lt. Col. David „Dave" Schilling wykonał 132 loty bojowe, zestrzelił 22,5 samolotów wroga, aby w sierpniu 1944 roku przejąć dowodzenie 56 FG. Wszystkie jego samoloty nosiły ten sam kod boczny „LM-S" oraz słynny wizerunek zarośniętego olbrzyma z maczugą[17]. 2 października 56 FG ustanowiła nowy rekord 8 AF w ilości zestrzeleń w czasie jednej misji – 23. Niemcy zgłosili zestrzelenie zaledwie dwóch *Thunderboltów*, w tym jednego Hptm. Anton Hackl, *Gruppenkommandeur* III./JG 11 (na północ od wyspy Juist).

2 października Col. Hubert „Hub" Zemke odniósł swoje piąte zwycięstwo (FW 190), tym samym stając się, teraz ponad wszelką wątpliwość, pierwszym asem 56 FG. Kilka miesięcy później przekazał młodym pilotom następujące uwagi na temat walki powietrznej: *Nigdy nie redukuję prędkości, żeby utrzymać się na ogonie przeciwnika. Atak kończę ostrym odbiciem w górę. Zawsze wygrasz jeśli utrzymasz przewagę wysokości. Załatwisz go przy następnym podejściu. Popularna sztuczka z redukowaniem prędkości, aby zmusić*

'Reinhard, Reinhard, wake up! Thunderbolt behind!'

Reinhard does not reply, but keeps on calmly blazing away at his Fortress. I go flat out after the Thunderbolts. The first of them now opens fire on my wingman. The latter just keeps on firing at his victim.

But now the leading Thunderbolt is a perfect target in my sights. A single burst of fire from my guns is all that is needed. It bursts into flames and goes down spinning like a dead leaf into the depths below. It is my second kill today[15].

Then there is a sudden hammering noise on my crate. I turn round. There is a Thunderbolt hard on my tail, and two others are coming down to join it. I push the stick right forward with both hands, diving for cover in the clouds. Too late: my engine is on fire. I can feel the heat: it quickly becomes unbearable. Jettisoning the canopy, I pull the oxygen mask off my face. I unfasten the safety harness and, drawing up my legs, kick the stick forward with all my strength. I am shot clear out of the aircraft and somersault through the air in a great arc[16]."

September proved quite disappointing for the *Eagles* of the 4th FG, for they were falling behind in their competition with the 56th FG. That month the 4th FG chalked up only two victories: on 6th September Roy Evans of the 335th FS shot down a FW 190 north of Château-Thierry, supplemented by another on 27th by Willard Millikan of the 336th FS, over Norderney Island.

The Eighth Air Force (soon to be dubbed '*The Mighty Eighth*') was encouraged by the success of the raid of 27th September and decided to stage a similar mission– once more against Emden. This time the Thunderbolt shield was even more effective – only two bombers were lost. Maj. Schilling, who hadn't been credited with a single confirmed victory in his first 52 combat sorties, suddenly got a "double": a FW 190 and a Bf 109. Two days later he shot down a Bf 110.

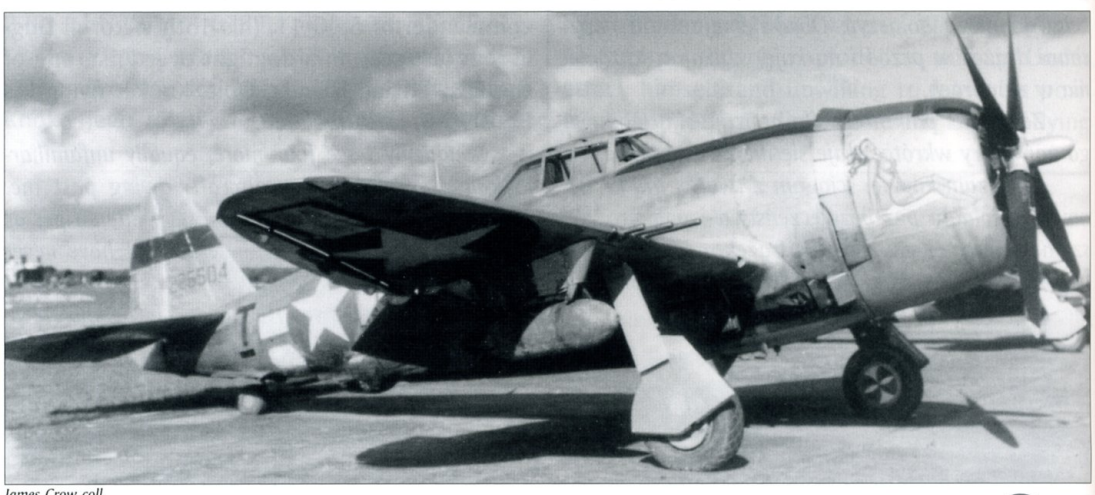
[17] "Hairless Joe" był postacią z niezwykle popularnych w owym czasie komiksów autorstwa Ala Cappa. Jego dziełem była również postać zgarbionego dziadka „Papa Yokum", znanego z pierwszego P-47 Boba Johnsona *Half Pint*.

[15] Earlier Knoke had shot down a Fortress with a salvo from two under-wing rocket launchers.

[16] Heinz Knoke, *Walczyłem dla Führera*, p. 128-129 (translated by Tomasz Stramel).

Wariant P-47D-21-RE posiadał zmodyfikowany system aktywacji wtrysku wody, uruchamiany przyciskiem znajdującym się na dźwigni przepustnicy. Ten samolot z numerem 42-25504 był używany w 366 FS/358 FG i został sfotografowany na lotnisku Chateaudun we Francji latem 1944 roku. Został zniszczony 11 marca 1945 roku.

The P-47D-21-RE sub-type introduced a revised water injection system, modified to allow activation by throttle control. This aircraft (s/n 42-25504), photographed at Chateaudun airfield, France, in the summer of 1944, was used by the 366th FS/358 FG. It was lost on 11th March 1945.



James Crow coll.

James Crow coll.

P-47D-22 otrzymał nowe, większe śmigło Hamilton Standard Hydromatic 24E50-65 o średnicy 4,01 metra. Tutaj widzimy samolot ze szkoły lotniczej w Dover w stanie Delaware, około maja 1944 roku.

With the P-47D-22 sub-type, a new, larger diameter (4.01 m) Hamilton Standard Hydromatic 24E50-65 propeller was introduced. Seen here is an aircraft from a flight school at Dover, Delaware, ca. May 1944.

przeciwnika do wyprzedzenia, nigdy do mnie nie przemawiała. (Niemcy) za dobrze strzelają[18].

4 października 56 FG, asystująca 150 bombowcom atakującym Frankfurt, natrafiła nad Kolonią na dużą formację Bf 110, szykującą się do odpalenia rakiet w stronę bombowców. 63 FS ruszył do ataku, zgłaszając zestrzelenie 14 z nich bez strat własnych. W następstwie tego zdarzenia dowództwo Luftwaffe wycofało jednostki dwusilnikowych *Messerschmittów* na zachód od linii Brema-Kassel-Frankfurt, poza ówczesny zasięg amerykańskich myśliwców. 4 października drugim asem w 56 FG został Bud Mahurin. On i Vance Ludwig (obaj z 63 FS) zestrzelili w tym locie po trzy samoloty. Tego dnia Luftwaffe straciła kolejnego ze swoich doświadczonych dowódców – w swoim FW 190A-5 zginął Hptm. Erwin Clausen, *Kommandeur* I./JG 11.

8 października 8 AF zorganizowała kolejny duży nalot, tym razem na stocznie w Bremie i Vagesack. Bombowce powoli sunęły nad spiętrzonym morzem chmur, ciągnącym się aż po horyzont. Ponad nimi zygzaki smug kondensacyjnych – eskorta z 4 FG. W pewnym momencie piloci 334 FS odkryli ponad 30 „bandytów", kryjących się w słońcu na wyższym pułapie i ruszyli na przechwycenie. W czasie nabierania wysokości dywizjon był raz za razem atakowany z góry przez samoloty przeciwnika i w końcu szyk Amerykanów się rozpadł. Lt. Ralph „Kidd" Hofer z 334 FS, przyszły as *Mustangów*, ścigał *Messerschmitta* 109 ponad powierzchnią Zuider Zee, próbując przegonić go z ogona innego P-47. Nie zdążył, ale chwilę później zestrzelił Niemca. To był jego pierwszy lot bojowy z 4 FG[19]. W tym czasie Duane Beeson z 334 FS zestrzelił dwa Bf 109, podnosząc swoje konto zwycięstw do sześciu. Lt. Beeson był już wówczas weteranem walk nad Europą. Od sierpnia

[18] Michael O'Leary, *Long Reach – VIII Fighter Command at War*, s. 19.

[19] Do czasu swojej śmierci 2 lipca 1944 roku Hofer zestrzelił 16 samolotów. Był jedynym czołowym asem USAAF na europejskim teatrze działań straconym w czasie walki z myśliwcami wroga.

David "Dave" Schilling was to fly 132 combat missions in total, destroying 22.5 enemy aircraft. In August 1944 he took command of the 56th FG. All his aircraft were marked with the code "LM-S" and a famous picture of a long-haired, bearded giant with a club, named *Hairless Joe*[17].

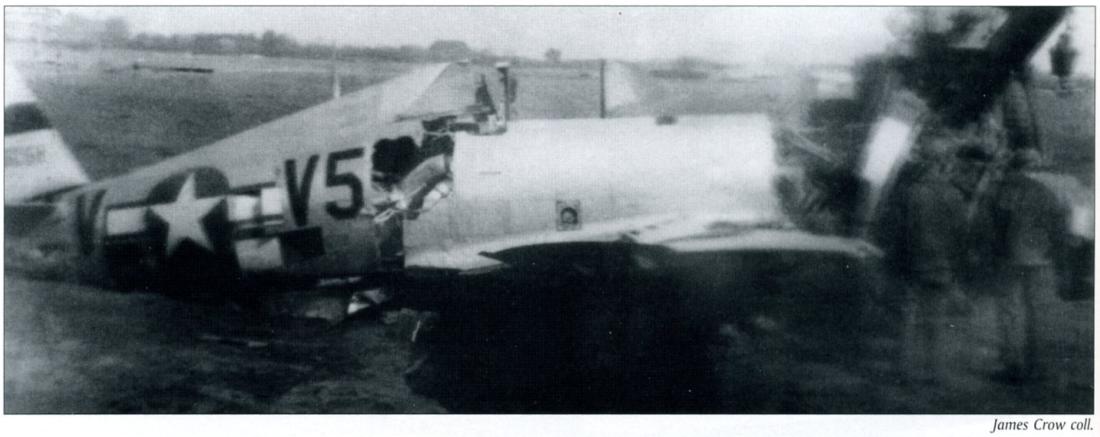
On 2nd October the 56th FG set another record within the 8th AF – 23 victories during one sortie. On the same day, German pilots claimed only two P-47s shot down, one by Hptm. Anton Hackl, *Gruppenkommandeur* of III./JG 11 (north of Juist Island). Col. Zemke scored his fifth victory (a FW 190), becoming the first ace of the 56th – this time beyond any doubt. A few months later he made the following remarks on his tactics against the enemy:

"I have never yet cut my throttle just to hang on the tail of an enemy aircraft. I always move past him, going just about straight up. You will always win a battle as long as you can stay above. Take him on the next try. The idea of cutting the throttle, as so often heard, to allow the enemy to pass, has never appealed to me. They're too good at gunnery[18]*."*

On 4th October, while escorting 150 bombers to Frankfurt, the 56th FG ran across a gaggle of Bf 110s preparing to fire rockets at the *Big Friends*. *The* 63rd FS swooped down and decimated the enemy formation, destroying 14 German aircraft for no loss. Consequently, the Luftwaffe High Command ordered its twin-engine fighter units to stay behind a line marked by Bremen-Kassel-Frankfurt – well beyond the range of American escort fighters. On that day, Bud Mahurin became the 56th's second ace. He and Vance Ludwig (both of the 63rd FS) each scored a "triple" on this mission. The Luftwaffe, on the other hand, lost another of its experienced commanders – Hptm. Erwin Clausen, *Kommandeur* of I./JG 11, who was killed in his FW 190A-5.

[17] "Hairless Joe" was a character created by cartoonist Al Capp in his popular comic strip, another being "Papa Yokum" on the cowling of Bob Johnson's *Half Pint*.

[18] Michael O'Leary, *Long Reach – VIII Fighter Command at War*, p. 19.



James Crow coll.

Rozbity P-47D-22-RE (42-26068) z 412 FS/373 FG, którego pilotował Lt. Alexander M. Kulpa Jr. Oficjalny raport głosił, że rozbił się podczas lądowania 22 kwietnia 1945 roku. Faktycznie maszyna lądowała przymusowo po uszkodzeniach w walce.

A wrecked P-47D-22-RE (s/n 42-26068) of the 412th FS/373rd FG, flown by Lt. Alexander M. Kulpa Jr. Reported to have been damaged in a failed landing attempt on 22nd April 1945, the machine was, in fact, crash-landed due to battle damage.

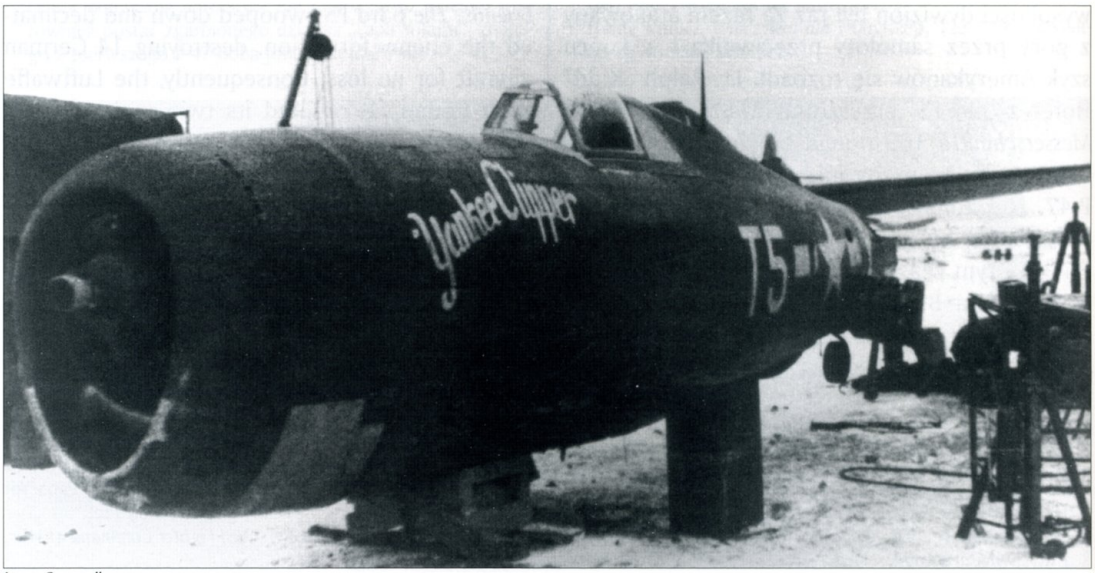
1941 roku służył w RCAF (Kanadyjskie Królewskie Siły Powietrzne), następnie od września 1942 w 71. Sqn (jeden z „Dywizjonów Orłów"). Do czasu przezbrojenia 4 FG na *Mustangi*, latał na P-47C-2-RE („QP-B", 41-6195), a następnie P-47D-1-RE *Boise Bee* („QP-B", 42-7890). Z 4 FG wykonał ponad 90 lotów bojowych, zniszczył 24,25 samolotów wroga (w tym 19,5 w powietrzu), z czego 12 latając na *Thunderboltach*. W czasie wojny dosłużył stopnia majora. 5 kwietnia 1944 roku został zestrzelony przez *Flak* i wzięty do niewoli. 8 października również Roy Evans z 335 FS zestrzelił FW 190, osiągając magiczną liczbę pięciu zwycięstw. Tym samym, 4 FG miała w swych szeregach dwóch pierwszych asów. Grupa straciła jednak dwóch pilotów (obaj dostali się do niewoli). W walce z *Thunderboltami* zginął (według innych źródeł, trafiony przez strzelców B-17) *Kommodore* JG 1, Obstlt. Hans Philipp, as z 206 zwycięstwami na koncie.

10 października 236 Fortec dokonało nalotu na stację rozrządową w Münster. Do osłony wyprawy zaangażowano aż 216 P-47, ale z powodu ich wciąż zbyt krótkiego zasięgu nad cel Fortece musiały dolecieć same. Do obrony Luftwaffe zaangażowała ponad 200 samolotów wszystkich typów, przeprowadzając jeden z najbardziej skoncentrowanych ataków na bombowce 8 AF

On 8th October the 8th AF staged another major incursion, this time against the shipyards of Bremen and Vagesack. The large American bomber formations, box after box, slowly moved over the banks of low-lying cloud, aircraft stretching as far as the eye could see. Above them, vapour trails zig-zagged across the sky – Thunderbolts of the 4th FG. As the raid progressed, the pilots of the 334th FS discovered *30+ bandits* hiding above and up-sun of them. As they turned to climb and face them, the squadron was bounced by Luftwaffe fighters and the formation quickly lost its shape. Lt. Ralph "Kidd" Hofer of the 334th FS, a future top Mustang ace, chased a Messerschmitt 109 over the surface of the Zuider Zee, attempting to shoot him off the tail of another P-47. Unfortunately, he was too late to save the other *Jug*, but did manage to bring down the 109, which crashed in a huge spray of water. This was his first combat sortie with the 4th FG[19].

Meanwhile Duane Beeson bagged a brace of Bf 109s, his 5th and 6th victories. At that time Beeson was already a veteran of aerial war-

[19] Up to his death on 2nd July 1944, Hofer had 16 confirmed victories. He was the only USAAF top-scoring ace in the ETO to be lost in a dogfight, the remaining losses all being due to ground fire.



James Crow coll.

Generalny remont P-47D-22 z kroplową osłoną kabiny Malcolma. „Yankee Clipper" należał do 10 FS/50 FG.

A thorough overhaul of a P-47D-22 fitted with a 'Malcolm hood' canopy. Nick-named 'Yankee Clipper', this machine belonged to the 10th FS/50th FG.

James Crow coll.

w ciągu całej wojny. Stracono 30 Fortec. W 100. Grupie Bombowej z 14 wysłanych maszyn do Anglii wróciły tylko dwie – od tej pory 100 BG znana była w USAAF jako *Bloody 100*th („Krwawa Setka"). Tego dnia nad Enschede Maj. Roberts z 78 FG zestrzelił po jednym Bf 110 i Me 210[20].

Niemcy stracili kolejnego doświadczonego dowódcę; Maj. Wilhelm Berlin, *Kommandeur* III./ZG 1, zginął w swoim Me 410, jednej z czterech tego typu maszyn zestrzelonych przez *Thunderbolty* nad Osnabrück. 10 października 56 FG uzyskała potwierdzenie 10 zestrzeleń, do grona asów Grupy dołączył Jerry Johnson z 61 FS i Dave Schilling ze sztabu Grupy. Tego dnia Cpt. Walter Beckham z 351 FS strącił trzy dwusilnikowe *Messerschmitty*, zostając tym samym pierwszym asem 353 FG. Większość zwycięstw Beckham odniósł latając na jedynym „swoim" *Thunderbolcie*, P-47D-5 *Little Demon* („YJ-Z", 42-8476).

Tego samego dnia Lt. Bob Johnson z 56 FG uzyskał swoje 4 i 5 zestrzelenie. Jego pierwszą ofiarą tego dnia padł Bf 110. Johnson ruszył do solowego ataku, nieświadom, że jego skrzydłowy ma kłopoty z silnikiem i wypadł z formacji. *Tam, po mojej lewej – Messerschmitt Me-110, osłaniany przez dwa Focke Wulfy. Formacja trzech samolotów mknie w stronę bombowców w płytkim nurkowaniu, czekając, aż Me-110 znajdzie się w odpowiednim zasięgu do odpalenia swoich rakiet.*

[20] Stosunkowe częste zgłoszenia zestrzeleń „Me 210" wynikają raczej z błędnej identyfikacji; faktycznymi ofiarami w takich przypadkach były zwykle Me 410 lub nawet Ju 88.

fare over Europe. From August 1941 he had served with the RCAF (Royal Canadian Air Force), and later, from September 1942, in 71 RAF *'Eagle Squadron'*. Before the 4th FG re-equipped with P-51 Mustangs, his regular mounts had been P-47C-2-RE ("QP-B", s/n 41-6195), and P-47D-1-RE *Boise Bee* ("QP-B", s/n 42-7890). He flew a total of 90 combat missions with the 4th FG, destroying 24 and one-quarter enemy aircraft (including 19.5 in the air), 12 of them while flying Thunderbolts. During the war he was promoted to the rank of Major. On 5th April 1944 he became yet another victim of the notorious *Flak*, when he was shot down and taken POW.

Also on 8th October, Roy Evans of the 335th FS brought his score up to 5 kills. Thus, the 4th FG had gained two 'aces' among its ranks – though on the same day it had lost two pilots (both taken POW). The Germans claimed four P-47s shot down (by Hptm. Eberle, *Staffelkapitän* of 9./JG 1 and Hptm. Rohwer, *Staffelkapitän* of 2./JG 3). The Luftwaffe lost Obstlt. Hans Philipp, *Kommodore* JG 1, an ace with 206 kills, who was killed in this mission, either shot down by Thunderbolts or hit by the gunners' return fire (sources vary).

On 10th October, 236 B-17s bombed marshalling yards at Münster. 216 P-47s were scrambled to provide escort for the *Forts*, but they were still too short-ranged to fly all the way to the target area. The Luftwaffe had gathered some 200 aircraft to defend the city, in what

Poważnie uszkodzony P-47D z 511 FS/405 FG na lotnisku Chalgrove w lecie 1944 roku. Na kadłubie widać pasy inwazyjne pod znakami rozpoznawczymi. Pasy ponad nimi zostały zamalowane farbą kamuflażu Olive Drab.

P-47D of the 511th FS/405 FG, badly damaged at Chalgrove airfield, summer 1944. Note the partial 'invasion stripes' left under the markings on the fuselage. The stripes on the spine were over-painted with Olive Drab.

James Crow coll.

James Crow coll.

P-47D „Moon's Folly", na którym latał Lt. A. „Moon" Mullins z 511 FS/405 FG w składzie 9 AF. Na kadłubie symbole wykonanych misji bojowych, a pod kabiną oznaczenie jednego zwycięstwa powietrznego.

P-47D 'Moon's Folly', flown by Lt. A. "Moon" Mullins of the 511th FS/405ht FG (9th AF). All operational sorties flown by this aircraft are listed on the fuselage, and a single aerial victory cross is visible under the cockpit.

Muszę rozbić ten klucz jak najszybciej. Kopię pedał orczyka, lewą ręką gwałtownie przesuwam manetkę przepustnicy do samego końca i przymierzam się do jednego z Focke Wulfów. Obaj zauważają mnie, odskakują na boki, podrywając swoje zwinne maszyny w górę, w stromy zakręt. Do diabła z nimi. Przede mną Messerschmitt, wielki i tłusty w środku celownika. Próbuje wywinąć się, manewruje jak szalony; moje serie uderzają w niego z rozbłyskiem. Wbijam orczyk w podłogę i pociski z ośmiu półcalówek rozrywają się na całej długości jego kadłuba. Tylna część jego kabiny rozpryskuje się, tylny strzelec wyrzuca w powietrze ramiona i opada bezwładnie jak szmaciana lalka. Kolejne trafienia wstrząsają całym wrogim samolotem. Wiem jakie to uczucie![21]. Chwilę potem Bf 110 eksploduje. *Thunderbolt* Johnsona przelatuje przez kulę ognia, po jego poszyciu bębni deszcz odłamków.

[21] Robert Johnson/Martin Caidin, *Thunderbolt!*, s. 209-210.

Przy swoim P-47D stoi Capt. Richard Bender z 510 FS/405 FG.

Capt. Richard Bender of the 510th FS/405th FG posing in front of his P-47D.

James Crow coll.

was to be one of its most concentrated attacks against 8th AF bombers during the entire war. At the final reckoning, 30 Flying Fortresses had been destroyed. The 100th Bomb Group had lost a staggering 12 out of 14 machines dispatched that day – acquiring the rueful nickname, *'The Bloody 100*th'. Maj. Roberts of the 78th FG had shot down a Bf 110 and a Me 210[20] over Enschede. For their part, the Germans had lost another highly experienced (and by this stage, irreplaceable) commander to the Thunderbolts: Maj. Wilhelm Berlin, *Kommandeur* III./ZG 1, killed in his Me 410, one of four machines of the type shot down by P-47s over Osnabrück. The 56th FG racked up 10 victories, both Jerry Johnson and Dave Schilling joining the Group's "aces club". Also on the 10th, the 353rd FG gained its first ace, when Cpt. Walker Beckham of the 351st FS shot down three Bf 110s in quick succession. Most of Beckham's victories were scored in the only Thunderbolt assigned to him, P-47D-5 *Little Demon* ("YJ-Z", s/n 42-8476).

Another pilot who rose to prominence from the mass of 8th Fighter Command airmen on that day was Lt. Bob Johnson of 56th FG, with a "double" victory. His first victim was a Bf 110.

"There, to my left – a Messerschmitt Me-110, escorted by two Focke-Wulfs. All three planes in a long, shallow dive for the bombers, waiting to get into range for the Me-110 to lob its rockets.

Got to brake them up, get in there fast. I kick rudder, my left hand shoves the throttle to the firewall as I select one of the Focke-Wulfs. Both escort fighters see me; their pilots jerk suddenly, whip the agile Focke-Wulfs into steep climbs. To hell with them. I line up on the Messerschmitt, fat and juicy in the sights. He tries to evade, twists and turns; my

[20] Numerous reports of victories over "Me 210"s are most likely recognition errors– the actual aircraft involved being Me 410s or even Ju 88s.

James Crow coll.

Rozglądając się po niebie za resztą kolegów, Johnson zauważył trójkę FW 190 atakującą bombowce 1500 m poniżej. Przewracając samolot na plecy, pozwolił swojemu *Thunderboltowi* opadać, obserwując Niemców i odkładając prawie 90° poprawkę do strzału. Kiedy jego seria dosięgła prowadzącego *Schwarm*, jeden z *Focke Wulfów* poderwał nos do góry i odpowiedział ogniem. Johnson usłyszał, a raczej poczuł głuche uderzenie w swój samolot. Kontynuując lot nurkowy, zorientował się, że ster kierunku przestał reagować na ruchy pedałów orczyka. Jednak jego P-47, pomimo odstrzelonego kabla łączącego ster z orczykiem, trzymał się dobrze. Osłaniany przez napotkanych pilotów z 62 FS, Johnson doleciał do Boxted. Tego dnia Niemcy zgłosili zestrzelenie czterech P-47 (w tym Hptm. Eberle, *Staffelkapitän* 9./JG 1 i Hptm. Rohwer, *Staffelkapitän* 2./JG 3).

14 października dowództwo 8 AF zdecydowało się uderzyć ponownie na Schweinfurt. Niemcy zdążyli odbudować fabryki i produkcja

James Crow coll.

bullets flash into the big twin-engined fighter. I kick rudder, the eight fifties whipsaw back and forth across the fleeing airplane. The rear canopy dissolves in a spray of glass and metal, the gunner flings up his arms, collapses like a rag doll[21]."

A moment later the Bf 110 is ripped apart by a fierce explosion, pieces of metal rattle the Thunderbolt's skin as it plunges through the ball of fire.

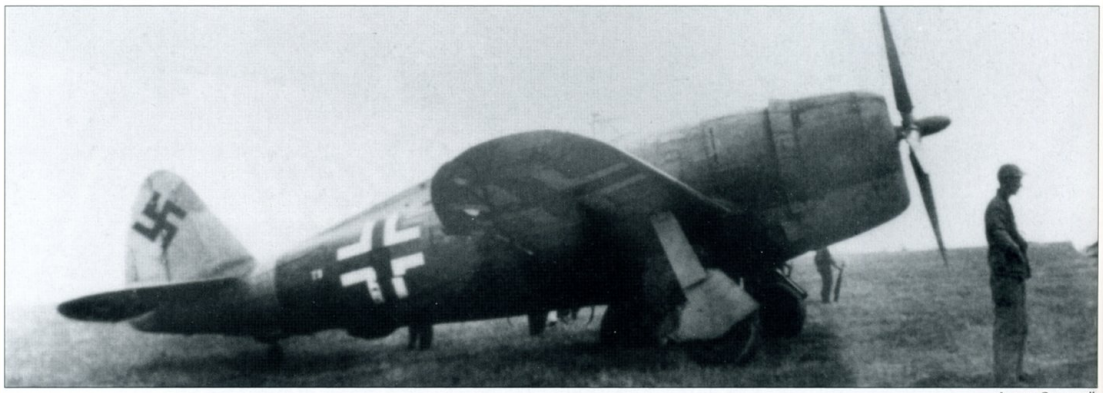
Separated from his flight, he spotted three FW 190s attacking a group of bombers 1500 metres below. He rolled his machine onto its back, letting it descend upside down – all the while keeping an eye on the German aircraft and allowing proper deflection. As his first burst rattled across the leading Focke Wulf, another pulled up and returned fire. Johnson heard, or rather felt, a hollow thump on his aircraft. Diving away, he suddenly realized he had no rudder control. Once again, he was forced to consider bailing out. Fortunately, however, his rugged P-47 held together well enough to allow him to continue – even with its rudder cables shot off and running loose along the fuselage. Protected by some 62nd FS pilots he met on the way home, Johnson returned safely to Boxted.

On the fateful day of 14th October 1943, the 8th AF commanders decided to hit Schweinfurt again. The Germans had managed to rebuild the factories there and production of ball bearings was once again in full swing. The losses sustained by the American bomber units during the previous raid of 17th August had been amongst the heaviest they had ever had to endure; the new attack was not expected, therefore, to be a '*milk run*'. In fact, all of their worst fears were realized. The operation went wrong right from the start. Dense, low-ceiling clouds shrouded southern England and the Channel, which made the task of assembling the numerous *heavies* difficult and dangerous. In the end,

[21] Robert Johnson / Martin Caidin, *Thunderbolt!*, p. 209-210.

Już jako dowódca 405 FG Col. Richard Bender przed swoim Thunderboltem nazwanym przez niego „Peggy Darlin" na cześć swojej żony Margaret.

Already CO of the 405th FG, Col. Richard Bender by his Thunderbolt. The machine was christened 'Peggy Darling' after his wife, Margaret.



James Crow coll.

Podczas wojny Niemcy zdobyli kilka samolotów P-47, które lądowały w zachodniej Europie. Wśród nich był ten Thunderbolt, który otrzymał oznaczenie „T9+LK" oraz żółty kamuflaż na powierzchniach dolnych i całego ogona. Jest to najprawdopodobniej P-47D-16-RE z 301 FS/332 „Tuskegee" FG (42-75971), zdobyty przez Niemców 29 maja 1944 roku. Jego pilotem był Lt. Lloyd S. Hathcock. Zdjęcie zostało wykonane w maju 1945 w Gettingen, po „odbiciu" samolotu przez Amerykanów.

Throughout the war Germans captured several P-47s, which were forced to land in the enemy held territory. Among them was this Thunderbolt, subsequently coded "T9+LK". Its entire underside and tail were painted yellow. This is most probably P-47D-16-RE of 301st FS/332nd "Tuskegee" FG (s/n 42-75971), acquired by Germans on 29th May 1944. Its pilot was Lt. Lloyd S. Hathcock. The photo was taken at Gettingen in May of 1945, after the machine had been re-captured by Americans.

szła „pełną parą". Straty poniesione w czasie pierwszego nalotu z 17 sierpnia były jednymi z najcięższych poniesionych przez lotnictwo amerykańskie w czasie całej wojny, spodziewano się więc najgorszego. Nie mylono się. Operacja od początku szła źle. Nad Anglią i Kanałem zalegały gęste chmury, utrudniając bombowcom zebranie się do szyku. W końcu rozproszona formacja *Liberatorów* została skierowana na cele zastępcze, zabierając ze sobą osłonę P-47 z 352 FG. Teraz leciały tylko Fortece z 1. i 3. Dywizji Bombowej. 26 z nich zawróciło z różnych przyczyn. Wczesnym popołudniem eskortujące *Thunderbolty* z 56 i 353 FG dotarły do punktu zwrotnego pomiędzy Eupen i Akwizgranem, na dalszą drogę nie starczyło paliwa. W tym czasie Luftwaffe poderwała do kontrataku wszystko, czym dysponowała, nawet nocne myśliwce – w sumie około 300 samolotów. Z 291 wysłanych Fortec, nad cel dotarło 228. Do Anglii nie wróciło 60 (czyli 600 lotników), 17 rozbiło się przy lądowaniu. Z tych, które powróciły, 22 nadawały się tylko do kasacji, a kolejne 100 do generalnego remontu. 14 października 1943 roku przeszedł do historii USAAF jako *Black Thursday* („Czarny Czwartek"). Niemcy triumfowali. Stracili zaledwie 30 myśliwców. Piloci *Thunderboltów* nie mogli zrobić nic więcej, większość walk odbyła się poza ich zasięgiem. 353 FG zgłosiła aż 10 zestrzeleń, 56 FG – trzy. 78 i 355 FG nie odnotowała kontaktu z nieprzyjacielem, 4 FG z powodu silnego zachmurzenia w ogóle nie odnalazła

a scattered formation of Liberators was diverted to bomb some secondary targets, taking as cover the 352nd FG. Only the *Forts* of the 1st and 3rd Bomb Divisions were to press on towards Schweinfurt, though 26 of them had to abort on the way to the target for various reasons. By early afternoon, the escorting 56th and 353rd FGs had reached the limit of their range – between Eupen and Aachen. From this point on, the bombers had to make their way alone, the escort having no choice but to turn back. This was, of course, what the Luftwaffe had been waiting for, and it immediately scrambled every available interceptor, even night fighters. All in all, the Germans sent up some 300 aircraft.

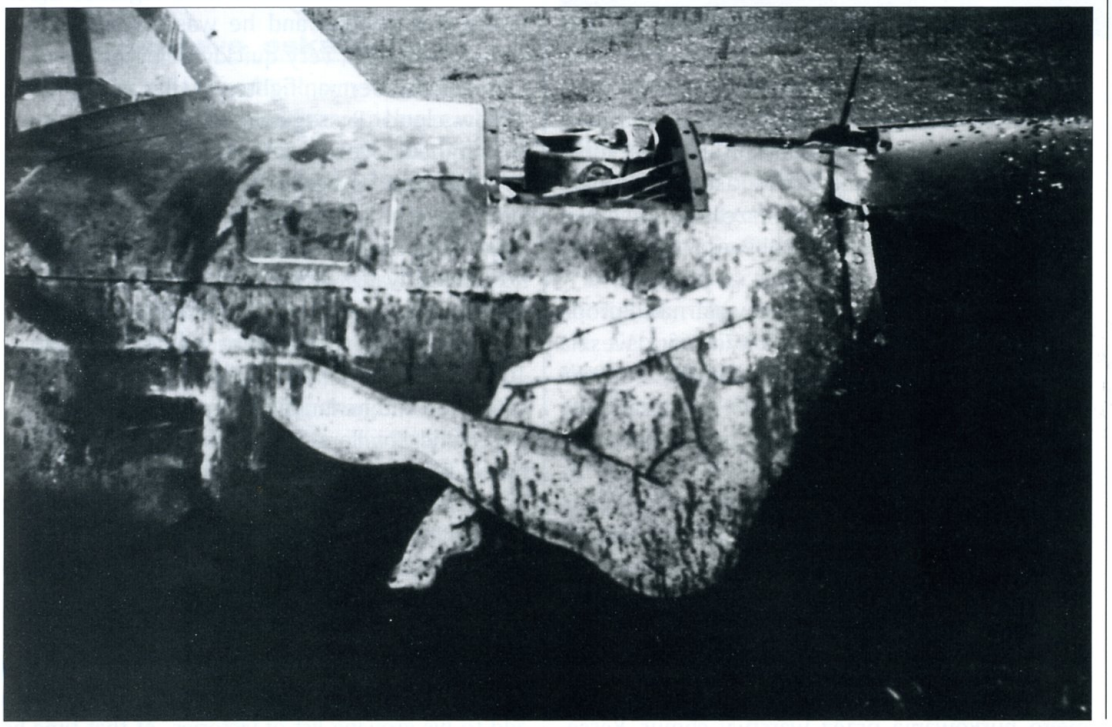
Of the 291 Fortresses dispatched, only 228 reached the target. 60 failed to return to England (which amounted to 600 airmen KIA, MIA, or, at best, made POWs). 17 crashed upon landing. Of those that returned "all in one piece", 22 were destined for the scrap heap, 100 more needed a thorough overhaul. 14th October 1943 is understandably remembered in the annals of the USAAF as, '*Black Thursday*'.

The Germans were triumphant. They had lost a mere 30 fighters during the action. The Thunderbolt units couldn't have done much more than they did; most of the fighting took place well beyond their range. In the event, the 353rd FG claimed 10 victories, the 56th FG only three. The withdrawal support Groups fared no better. Both the 78th and the 355 FGs missed

James Crow coll.

Zestrzelony P-47D-16-RE (42-75982) z nieznanej jednostki koło Villa Cobra w lutym 1944 roku. Zdjęcie to wykonali Niemcy krótko po strąceniu samolotu.

P-47D-16-RE (s/n 42-75982) of an unknown unit, Villa Cobra, February 1944. This photograph was taken by the Germans shortly after downing the aircraft.



W dniu 5 lipca 1944 roku 2/Lt. Matt A. Ruper z 386 FS/365 FG otrzymał nowego P-47D i już w pierwszym locie został zestrzelony przez Flak podczas atakowania celów naziemnych. Wylądował przymusowo koło Fontenay-sur-Mer we Francji i został wyratowany przez innych pilotów swojej jednostki.

On 5th July, 2nd Lt. Matt A. Ruper of the 386th FS/365th FG was assigned a new P-47D. Shortly after, during his first mission in the new machine, he was shot down by Flak. He force-landed near Fontenay-sur-Mer in France and was promptly rescued by fellow members of his squadron.

James Crow coll.

James Crow coll.

Godło na samolocie P-47D z 509 FS/405 FG.

Interesting nose-art on a P-47D of the 509th FS/405th FG.

bombowców, które miała eskortować w drodze powrotnej i zawróciła do Anglii. Tego dnia swoje piąte zwycięstwo zaliczył Frank McCauley z 56 FG, powiększając liczbę asów 61 FS do trzech. Wśród Niemców zestrzelenie P-47 nad Roosendaal zgłosił Hptm. Rohwer, *Staffelkapitän* 2./JG 3 (jego 32 zwycięstwo).

15 października zadebiutowała nad Europą 356 FG, kolejna jednostka P-47, która weszła w skład 8 AF w 1943 roku. Składała się z 359 FS („OC"), 360 FS („PI") i 361 FS („QI"). Początkowo 356 FG stacjonowała w Goxhill, a następnie, do końca wojny, w Martlesham.

18 października, w czasie eskorty bombowców nad lotniska Luftwaffe w północnej Francji, w samolocie Lt. Franklina Resseguie z 78 FG (84 FS) na wysokości ponad 9000 m zaczął przerywać silnik. Resseguie opuścił formację i niemal natychmiast został zaatakowany przez nieprzyjacielskiego myśliwca. Zgubiwszy go w czasie stromego nurkowania przez warstwy chmur, Resseguie znalazł się nieoczekiwanie nad lotniskiem

the fight entirely. The 4th FG failed to locate the bombers, turning back because of solid overcast. Frank McCauley of the 56th FG scored his fifth victory, bringing the number of 61st FS aces up to three. Among the Germans, a P-47 was claimed shot down over Roosendaal by Hptm. Rohwer, *Staffelkapitän* of 2./JG 3 (his 32nd victory).

On 15th October, the 356th FG – another Thunderbolt unit that had joined VIII Fighter Command at the end of 1943 – made its debut over Europe. It was comprised of the 359th FS ("OC"), the 360th FS ("PI") and the 361st FS ("QI"). Initially stationed at Goxhill, later on the 356th FG moved to Martlesham, where it stayed until the end of the war.

On 18th October, while providing cover for some bombers that were attacking Luftwaffe bases in northern France, Lt. Franklin Resseguie of the 78th FG (84th FS) had a "close shave". At 9000 metres altitude his aircraft began to develop engine trouble, and he was forced to drop out of formation, very quickly being bounced by a marauding German fighter. Ducking into a bank of low cloud, Resseguie popped out the other side right above the Luftwaffe airfield at Arras. At 3500 metres his P-47 was hit by defending *Flak* and set ablaze. Another vertical dive managed to quench the flames but the aircraft was no longer flyable. Resseguie *hit the silk* – but his parachute got tangled with his falling aircraft and dragged the terrified pilot down for another 1000 metres. Finally, at 1200 metres, his 'chute came free and he landed somewhere between St. Leger and Envillers. Helped by the French resistance, he was able to stay ahead of his German pursuers and made it back to England via Spain.

On 20th October the 8th AF gathered 119 Fortresses for a raid on Düren – nine were lost. Hub Zemke added another FW 190 to his score. In October, the 56th FG was credited with 39 kills for the loss of only one pilot. Also on 20th October, Maj. Roberts of the 78th FG scored one more Bf 109 to add to his growing list of victories. At that time he was number-one scorer on the 8th AF's 'ace' list.

James Crow coll.

Ta sama maszyna po trafieniu w skrzydło przez niemiecki Flak zimą 1944/1945. Na kadłubie napis „Turtle" („żółw"). Zwraca uwagę kroplowa owiewka kabiny tzw. owiewka Malcolma.

The same machine crippled by Flak, winter 1944/45. Of note is the 'Malcolm hood' canopy – quite a rare modification for the P-47.

Luftwaffe w Arras. Na wysokości 3500 m jego P-47 został trafiony przez *Flak* i zapalił się. Kolejne nurkowanie zdołało zgasić płomień na silniku, ale był już najwyższy czas na opuszczenie samolotu. W czasie skoku spadochron zahaczył o samolot, który pociągnął przerażonego pilota w dół przez ponad 1000 m. W końcu, na wysokości 1200 m, Lt. Resseguie uwolnił się i wylądował gdzieś pomiędzy St. Leger i Envillers. Dzięki pomocy francuskiego ruchu oporu, Resseguie uniknął schwytania i przez Hiszpanię dotarł do Anglii.

20 października 8 AF wysłała 119 Fortec do nalotu na Düren – nie wróciło 9. Tego dnia dowódca 56 FG „Hub" Zemke dopisał do swojego konta zestrzeleń kolejnego FW 190. Ogółem w październiku 56 FG zgłosiła 39 zestrzeleń przy stracie jednego pilota. Również 20 października Maj. Roberts z 78 FG uzyskał kolejne zwycięstwo – Bf 109 strącony nad Holandią. W tym czasie był na szczycie listy asów 8 AF.

Zimowa eskalacja

Późna jesień i zima nad północno-zachodnią Europą to nieomal gwarantowane pełne zachmurzenie, śnieg, deszcz, silny wiatr – warunki nie sprzyjające prowadzeniu operacji lotniczych. Ale nie tej zimy. Tym razem na szali było panowanie w powietrzu nad Europą zachodnią, a w nowoczesnej wojnie, kto miał przewagę w powietrzu, ten wygrywał. Nie zważając na warunki pogodowe, 8 AF szła za ciosem. W listopadzie po raz pierwszy bombowcom zaczęły również towarzyszyć wciąż nieliczne P-38 *Lightning*.

3 listopada B-17 i B-24, zmierzające nad bazę Kriegsmarine w Wilhelmshaven, poleciały w eskorcie *Thunderboltów* z 4, 78, 352, 355 i 356 FG. Powrót osłaniała 56 FG, wsparcia udzielała również 353 FG. W sumie w powietrzu były 334 *Thunderbolty*. Tego dnia Niemcy zmienili taktykę i 50 P-47 z 4 FG zostało zaskoczonych gwałtownym atakiem Bf 109 z II./JG 3 jeszcze nad Morzem Północnym, zanim dołą-

The Winter Escalation

The weather conditions of North-Western Europe in late autumn and winter were entirely predictable; 10/10 overcast cloud, snow, freezing drizzle and strong winds – conditions that would normally ground any air force. But this was not to be the case in the winter of 1943/44. Air supremacy over Western Europe was at stake, and the side that could establish command of the skies would have the enemy at its mercy. Therefore, regardless of the atrocious weather conditions, the *Mighty Eighth* continued the pace it had set earlier. By November, the first long-range P-38 Lightnings had joined the escort flights.

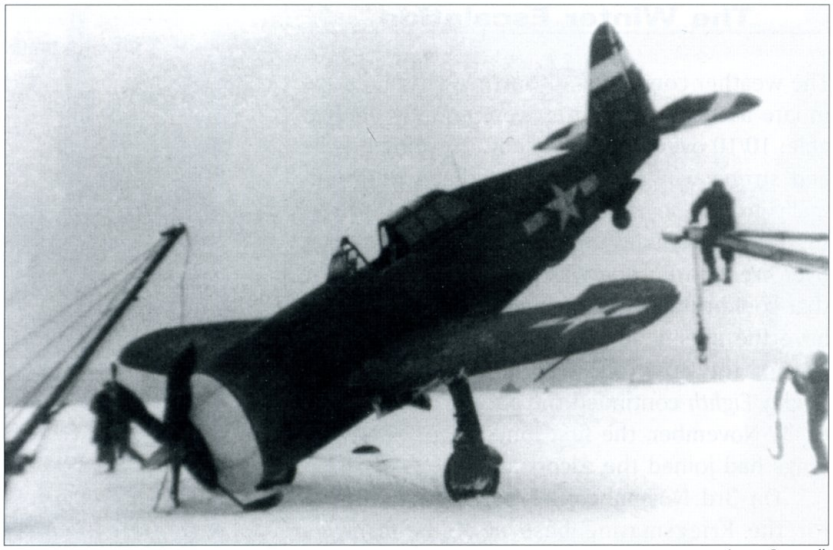
On 3rd November B-17s and B-24s bound for the Kriegsmarine base at Wilhelmshaven were covered by numerous Thunderbolt units: the 4th, 78th, 352nd, 355th and 356th. On their return flight the bombers were to be shepherded once more by the 56th and 353rd. All in all, a force of 334 P-47s were involved. At this time, the Germans changed their defensive tactics, and 50 *Jugs* from the 4th FG found themselves suddenly attacked en-route by a gaggle of Bf 109s from II./JG 3. This took place before they could meet the bombers at the rendezvous point, far out to sea. The Germans' intention was obvious – to force the escort to drop their tanks, thereby shortening their range. After the initial bounce the German aircraft, which usually headed for the deck on such occasions, zoomed up and attacked again. The 4th FG formation scattered, and after a short but intense dogfight was forced to retreat, losing one P-47. Two 334th FS pilots, 1st Lt. Rafalovich and 2nd Lt. Frazier each shot down a Bf 109 over Hippolytushoef. The bombers remained under cover of the 356th FG, which continued on for another 60 kilometres until relieved by Lightnings of the 55th FG.

Another veteran Group, the 78th, had a tough time that day. Out of 76 of its machines that

James Crow coll.

Pierwszy as 510 FS/405 FG, Capt. Howard J. Curran, siedzi na skrzydle swojego P-47D-22 (42-26742) „Kansas Tornado II". Curran pochodził z Pratt w Kansas. 12 września 1944 roku podczas walki w rejonie Pont-a-Mousson zestrzelił jednego Bf 109G jako swoje piąte zwycięstwo, ale zaraz potem sam został zmuszony do skoku ze spadochronem. Uniknął schwytania i wrócił do swojej jednostki tydzień później.

The first ace of the 510th FS/405th FG, Capt. Howard J. Curran, seen here sitting on the wing of his P-47D-22 'Kansas Tornado II' (s/n 42-26742). Curran's hometown was Pratt in Kansas. On 12th September 1944, during a dogfight in the area of Pont-a-Mousson, he shot down a Bf 109G to claim his fifth victory – only to be shot down in turn a moment later. He bailed out and managed to evade capture, returning to his unit after a week.



James Crow coll.

Olbrzymie śmigło Thunderbolta wymagało delikatnego operowania hamulcami z powodu minimalnego prześwitu pomiędzy końcówkami łopat i ziemią. Ten pilot przekonał się o tym osobiście. Dobrze widoczne białe pasy szybkiej identyfikacji na ogonie samolotu. Prawdopodobnie jest to maszyna z 405 FG.

The Thunderbolt's huge propeller demanded a delicate touch on the brakes due to the minimal ground clearance. The pilot of this P-47 learned the hard way. Clearly visible are the 'aerial recognition' white stripes on the tail. This machine probably belonged to the 405th FG.

czyły do bombowców. Cel ataku był oczywisty – zmusić eskortę do przedwczesnego zrzucenia zbiorników zapasowych i tym samym skrócić jej zasięg. Po pierwszym ataku Niemcy nie wycofali się, ale nabrali wysokości i zaatakowali ponownie. 4 FG została rozproszona i po krótkiej walce zawróciła do Anglii, tracąc jednego P-47. Dwaj piloci 334 FS, 1st Lt. Rafalovich i 2nd Lt. Frazier zestrzelili nad Hippolytushoef po jednym Bf 109. Osłonę bombowców wzięła na siebie 356 FG, która kontynuowała lot przez dodatkowe 60 km do czasu zmiany przez *Lightningi* z 55 FG. 3 listopada nie miała szczęścia również 78 FG – z powodu różnych usterek z 76 samolotów Grupy zawróciło aż 19. 1st Lt. Clifford Hahn z 82 FS ścigał jednego Bf 109 z wysokości 8000 m aż do pułapu 2000 m, gdzie go w końcu zestrzelił. Tego dnia 56 FG zgłosiła trzy zwycięstwa. Na wysokości 7600 m Cpt. Mahurin, na czele „eskadry niebieskiej" z 63 FS, odstrzelił Bf 109 z ogona P-38, a następnie samotnego Bf 110, lecącego tropem bombowców. Kolejnego Bf 109 zestrzelił Bob Johnson. 51 *Thunderboltów* z 353 FG prowadził Lt. Col. McCollom. Nad celem „eskadra biała" z 352 FS przechwyciła zbliżające się do bombowców Bf 110, strącając w jednym podejściu pięć z nich. 3 listopada Niemcy odnotowują zestrzelenie czterech P-47, w tym dwa *Kommandeur* II./JG 3 Maj. Kurt Brändle (jego 171 i 172 zwycięstwo – zginął wieczorem tego samego dnia, w walce z angielskimi *Spitfire'ami*).

5 listopada 341 P-47 z ośmiu Grup osłaniało bombowce atakujące Münster i Gelsenkirchen. 78 FG razem z 56, 352 i 356 FG osłaniała bombowce na pierwszym odcinku ich drogi. Tego dnia cały personel naziemny 8. Zgrupowania Myśliwskiego czekał na wyniki 56 FG i finisz wyścigu jednostek myśliwskich 8 AF. 56 FG zestrzeliwuje pomiędzy Rheine, Münster i Enschede sześć myśliwców wroga (w tym jednego sam Zemke), przekraczając tym samym liczbę 100 zestrzeleń. Wkrótce potem Col. Zemke został

started the mission, 19 were forced to abort with various malfunctions. Its only success was gained by 1st Lt. Clifford Hahn, who chased a Bf 109 from 8000 metres down to 2000, before finally nailing him.

The 56th FG claimed a modest, three victories. At 7600 metres Cpt. Mahurin, leading *Blue Flight* from the 63rd FS, shot a Bf 109 off the tail of a P-38 – and shortly thereafter, alone Bf 110 stalking the bombers. Bob Johnson bagged another Bf 109. Fifty one Thunderbolts of the 353rd FG had been led into combat by Lt. Col. McCollom, and under his experienced leadership the Group's scores continued to mount. Over the target area, *White Flight* from the 352nd FS intercepted a force of Bf 110s closing in on some bombers, shooting down 5 of them in one pass. The Germans claimed four P-47s destroyed – two of them victims of the *Kommandeur* of II./JG 3, Maj. Kurt Brändle (his 171st and 172nd victories). Brändle was killed in the evening of the same day in a dogfight with Spitfires.

On 5th November, 341 P-47s from 8 Groups were designated to protect bombers attacking Münster and Gelsenkirchen. Four Groups – the 56th, 78th, 352nd and 356th FG – were to escort the bombers on the first *leg* of their journey. Back in England, VIII Fighter Command personnel waited impatiently to hear the victory tally of the 56th FG – by then, the unquestionable leader of the scoring race between 8th AF Fighter Groups. The 56th FG didn't disappoint its audience, shooting down six enemy fighter aircraft in the area of Rheine, Münster and Enschede (including one by the Group's CO, Hub Zemke himself). With this success the unit broke the *century mark* – the first American Fighter Group in Europe to be credited with over 100 aerial victories. Soon after this auspicious event, Col. Zemke was recalled to the US and temporarily handed over command of his *Wolfpack* to Col. Robert Landry (until January 1944). On 5th November Maj. Gabreski got his third victory: "*I was flying as Keyworth White One*[22]*, leading the 61st at 9300 metres, off to the port of a B-24 formation. Ahead and above us I noticed a gaggle of some 20 bogies, heading our way. I hit full throttle and jumped forward to check on them. They soon revealed themselves as FW 190s.*

Our head-on attack dispersed the 190s, and some of them split-essed and went straight for the deck. I hurled myself after them, feeling the growing excitement as my HV-A began to gain on them[23]*. I set my sights on their Number four, and from about 400 metres began hitting him, firing as I was rapidly closing in. At 180 metres the Focke Wulf burst into flames, half rolled and began to spin*

[22] *Keyworth* meaning 61st FS: *White One* meaning the leader of the first Flight (and the whole squadron).
[23] The letter code of Gabreski's aircraft.

czasowo odwołany do Stanów, a dowodzenie 56 FG przejął Col. Robert Landry (do czasu powrotu Zemkego w styczniu 1944). 5 listopada Maj. Gabreski dopadł swojego trzeciego: *Leciałem jako Keyworth White One*[22], *prowadząc 61 Dywizjon na wysokości 9300 m z lewej strony formacji bombowców B-24. Wysoko z przodu mogłem dostrzec formację około dwudziestu myśliwców, kierujących się w naszą stronę. Przesunąłem dźwignię na pełne obroty silnika i skierowałem się w ich stronę. Okazało się, że były to myśliwce Fw 190.*

Nasz czołowy atak spowodował rozproszenie stodziewięćdziesiątek, część z nich zaczęła umykać nurkując. Pomknąłem za kilkoma z nich, czując narastające podniecenie, gdy HV-A[23] *zaczęła zmniejszać dystans do Niemców. W celownik uchwyciłem ich Numer Cztery, ogień do niego otworzyłem z około 400 metrów. Gdy odległość zmalała do 180 metrów, Fw 190 zapalił się, obrócił i zwalił w korkociąg, ciągnąc za sobą kłąb gęstego, czarnego dymu. Wykonałem ostry zwrot w lewo i oddałem krótką serię w stronę innego Fw 190, ale zaraz potem moje karabiny zamilkły – skończyła się amunicja. Natychmiast zawołałem przez radio do swojego skrzydłowego, Eugene'a Pete Barnuma, aby zajął się Niemcem. Bez najmniejszej zwłoki usiadł mu na ogon i zestrzelił, oddając śmiertelną serię ze swoich ośmiu półcalowych kaemów*[24].

Nad celem wyprawę osłaniało 85 *Thunderboltów* z 4 i 353 FG. Zagłębie Ruhry było bronione przez Niemców szczególnie zaciekle. Pomiędzy Duisburgiem, Geldern i Gelsenkirchen, 50 P-47 z 353 FG stoczyło zażartą bitwę z Luftwaffe w obronie bombowców, zgłaszając zestrzelenie dwóch Me 210, jednego Me 410 i dwóch Bf 109. Nie wróciło dwóch pilotów z 351 FS (obaj dostali się do niewoli) i jeden z 350 FS. 355 FG również straciła jednego pilota. Niemieccy *Jagdflieger* z I./JG 1, *Stab* JG 2, I./JG 11 i III./JG 26 meldują o strąceniu aż ośmiu *Thunderboltów* (Amerykanie faktycznie stracili tylko cztery). Dwa P-47 zaliczył *Kommodore* JG 2, Obstlt. Egon Mayer (jego 83 i 84 zwycięstwo), jednego Maj. Rolf-Günther Hermichen, *Kommandeur* I./JG 11 (jego 42 zwycięstwo).

[22] W kodzie radiowym „Keyworth" to 61 FS, „White One" – dowódca pierwszej eskadry (i jednocześnie całego dywizjonu).

[23] Literowy kod boczny samolotu Gabreskiego.

[24] Francis S. Gabreski, *Gabby Pilot Myśliwski*, s. 138.

down, spewing thick smoke. I peeled sharply to port and lined up on another but I only squeezed off a short burst and my ammo ran out. I called my wingman Eugene Pete Barnum over the R/T to finish him off. In no time he was at the Jerry's rear end and finished him off with his eight fifties[24]."

Over the target area fighter cover was provided by 85 Thunderbolts of the 4th and 353rd FG. The Ruhr Valley, in Germany's industrial heartland, was always heavily defended. Somewhere between Duisburg, Geldern and Gelsenkirchen the 353rd FG fought a fierce battle in defence of the bombers, claiming 2 Me 210s, 1 Me 410 and 2 Bf 109s destroyed. In the process, the 351st FS lost two pilots (both captured), the 350th FS one more. The 355th FG also lost one pilot. The German *Jagdflieger* of I./JG 1, *Stab* JG 2, I./JG 11 and III./JG 26 claimed eight Thunderbolts shot down (the Americans actually lost only four). Two P-47s fell victim to the *Kommodore* of JG 2, Obstlt. Egon Mayer (his 83rd and 84th), while another was shot down by Maj. Rolf-Günther Hermichen, *Kommandeur* I./JG 11 (his 42nd).

On 7th November, while escorting bombers over Wessel and Düren in foul weather, the 355th FG tangled with a formation of Me 210s. Cpt. Norman Olson of the 357th FS bringing one of them down. However, as the weather deteriorated a number of the American pilots became disorientated. Scattered after the fight, the 355th FG pilots found great difficulty navigating their way home. Some went MIA, some crash-landed in France – the unit losing five of its pilots. 1st Lt. Carlson and 1st Lt. Westphall of the 357th FS were taken POW; F/O Watson was declared MIA; Cpt. Cossack and Lt. Roach of the 358th FS were both taken POW[25]. In fact, Roach's aircraft, P-47D-2-RA *Beetle* ("YF-U", s/n 42/22490) was captured intact and later flown around Luftwaffe bases to familiarize German pilots with the P-47.

On 11th November, during a raid on Münster – and despite the overcast weather condi-

[24] Francis S. Gabreski, *Gabby Pilot Myśliwski*, p. 138.

[25] Because of the notoriously bad weather in the Channel area– with its frequent low clouds, mist, and haze – such mishaps were a common occurrence for both sides. It was in this way that the British acquired a couple of Focke Wulfs, several variants of the Bf 109, and even some night fighter Ju 88s.

James Crow coll.

Kraksa samolotów z 405 FG na lotnisku we Francji, wiosna 1945 roku. Zdjęcie to daje wyobrażenie, jak niewiele widział przed sobą pilot z kokpitu P-47 – samoloty zderzyły się niemal czołowo.

A ground collision of two Thunderbolts from the 405th FG, France, spring 1945. The cause of the accident was the very restricted forward view seen from the cockpit of a taxiing P-47 – the aircraft ran into each other almost head-on.

7 listopada, w czasie eskorty bombowców nad Wessel i Düren, zostaje ciężko doświadczona 355 FG, która w tym locie straciła aż pięciu pilotów. W czasie ataku na formację Me 210 Cpt. Norman Olson z 357 FS zestrzeliwuje jednego Niemca, ale od ognia obronnego prawdopodobnie zostaje strąconych dwóch pilotów z tego samego dywizjonu – 1st Lt. Carlson i 1st Lt. Westphall (dostaje się do niewoli). F/O Watson z 358 FS przepada bez śladu. Gubiąc się wśród masy wiszących nisko nad ziemią chmur, Cpt. Cossack i Lt. Roach wylądowali omyłkowo we Francji[25]. Samolot Roach'a, P-47D-2-RA („YF-U", 42-22490) *Beetle*, odbył następnie swoiste tournee po bazach Luftwaffe w celu zaznajomienia pilotów niemieckich z P-47.

11 listopada podczas nalotu na Münster, pomimo prawie kompletnego zachmurzenia 48 maszyn z 353 FG nawiązuje nad samym celem kontakt z nieprzyjacielem. Niemcy mają przygniatającą przewagę liczebną. Prowadzący tego dnia Grupę Maj. Glenn Duncan wzywa przez radio na pomoc pozostałe jednostki P-47, ale pierwszy atak 353 FG musi odeprzeć sama. Duncan dostrzega poniżej *Schwarm Focke Wulfów* i szybko łapie w celownik nr 3 w niemieckim szyku. Jego ofiara wciąż leci z podwieszonym zbiornikiem zapasowym. Duncan odkłada 10° poprawkę i z odległości 270 m posyła próbną serię. Zauważa błyski trafień na kadłubie przeciwnika, zbliża się, przesuwa celownik na kabinę pilota i na kilka sekund przyciska spust broni pokładowej. Ciemno-szary *Focke Wulf* wywraca się gwałtownie na plecy i z wysokości ponad 7000 m spada pionowo w dół, jego silnik zamiera, śmigło ledwo mieli powietrze. Duncan odprowadza go wzrokiem do samej ziemi. Na południe od Rotterdamu bombowce atakuje kilkanaście Bf 109 z czerwonymi pasami na kadłubach (JG 1). Maj. Duncan wybiera na cel jednego z czwórki *Messerschmittów*, które jeden po drugim zajmują pozycję do ataku na bombowce. Ponownie za-

[25] Z powodu specyficznej, „angielskiej" pogody panującej nad Kanałem La Manche, takie wpadki czyli lądowanie po złej stronie Kanału, zdarzały się obu stronom konfliktu może nie często, ale regularnie. W ten sposób Anglicy weszli w posiadanie kilku *Focke Wulfów*, kolejnych wersji Bf 109 czy nocnych wariantów Ju 88.

tions – 48 machines of the 353rd FG made contact with the Luftwaffe. On this occasion, the Germans outnumbered the Americans. Maj. Glenn Duncan, leading the Group, called for reinforcements over the radio – but until they arrived the 353rd FG had no choice but to deal with the situation alone. Duncan, sighting a *Schwarm* of Focke Wulfs passing below, quickly engaged them, lining up on their Number Three. The machine in his sights flew straight ahead, making no attempt to jettison its drop tank. Duncan gave the *Hun* 10° deflection and at 270 metres fired a short, probing burst. Seeing strikes and flashes along the fuselage, he closed in and aimed at the cockpit, thumbing the firing button for a couple of seconds. The dark-grey mottled Focke Wulf snap-rolled and went vertically down from a height of 7000 metres, its engine dead, the propeller wind-milling. As Duncan pulled up and looked down over his wing, the Focke Wulf slammed into the ground. Further on, south of Rotterdam, the American bombers were jumped by a dozen or so Bf 109s, each painted with a distinctive red fuselage band (signifying JG 1). Maj. Duncan picked out another target from a gaggle of four Messerschmitts flying in line astern, and at a distance of 200 metres centred his gunsight on the 109's cockpit. In a second the badly stricken fighter wobbled out of control, dense smoke spewing from its engine as it fell to one side and plummeted into its final dive. In the meantime, Cpt. Walter Beckham shot down a FW 190 – his 9th victory.

For this outstanding performance on 11th November, against a more numerous enemy, Maj. Glenn Duncan was awarded the *Distinguished Service Cross*.

On the same day the 56th FG, led by Maj. Gabreski, provided withdrawal support for the *Big Friends*. Occasional scraps with enemy fighters dragged on from Münster to Arnhem, the 56th FG adding 3 more victories to its overall tally (two of them by Cpt. Walter Cook of the 62nd FS). German pilots from JG 1 claimed 4 Thunderbolts destroyed; the 56th FG actually lost 2.

On 13th November, the weather forecasts were equally discouraging, but this did not save

Lotnisko Le Culot w Belgii na początku 1945 roku. Na start kołują P-47D z 23 FS/36 FG z podwieszonymi bombami 250 funtów. Z powodu szerokiego silnika gwiazdowego na ziemi widoczność z kabiny była bardzo kiepska i podczas manewrów pilot musiał korzystać z pomocy leżącego na skrzydle mechanika. Aby choć trochę widzieć ziemię pilot manewrował samolotem raz w lewo, raz w prawo i takimi zakosami dojeżdżał od stanowiska postojowego na pas startowy.

The airfield at Le Culot in Belgium, early 1945. P-47Ds of the 23rd FS/36th FG, rigged with 250 lb bombs, taxi out. The massive radial engine significantly blocked the pilot's view ahead – so, while taxiing, they often relied on the assistance of a ground crew member lying on the wing. Pilots usually helped themselves by weaving their machines left and right to get from revetments to the end of the runway.

James Crow coll.

James Crow coll.

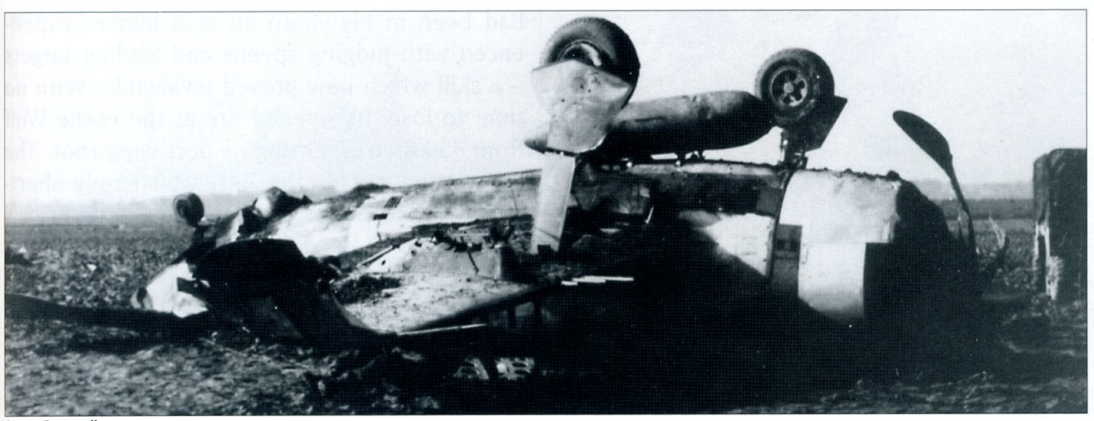
trzymuje celownik na kokpicie przeciwnika, dzieli ich tylko 200 metrów. Trafiony Bf 109 chwieje się na boki, bucha płomieniem i gęstym dymem, nikt go już nie pilotuje. Przewraca się na skrzydło i mknie bezwładnie w stronę holenderskiej ziemi. W tym czasie również Cpt. Walter Beckham zalicza jednego FW 190 – jego 9 zwycięstwo. Za walkę z 11 listopada Maj. Glenn Duncan otrzymał *Distinguished Service Cross*.

Tego dnia 56 FG osłaniała powrót bombowców, Grupę prowadził Maj. Gabreski. Walki z *Focke Wulfami* trwały od Münster do Arnhem, 56 FG zestrzeliła pięć z nich (w tym dwa Cpt. Walter Cook z 62 FS), ale straciła dwóch pilotów. Tego dnia niemieccy piloci z JG 1 zgłosili zestrzelenie czterech *Thunderboltów*.

13 listopada pomimo fatalnych warunków pogodowych nad Europą, dowództwo 8 AF decyduje się na kolejny nalot na Bremę. Z powodu dużego zachmurzenia bombowce mają problem z nawigacją. Silny wiatr czołowy powoduje, że myśliwce zużywają dużo więcej paliwa i muszą szybciej zwrócić – cały grafik wyprawy istnieje już tylko „na papierze". 4, 78, 353 i 356 FG nie odnajdują bombowców i zawracają. Jedna grupa B-24 pozostaje zupełnie bez osłony i ponosi ciężkie straty. Ofiarą tego zamieszania jest również 47 *Lightningów* z 55 FG, które jako jedyne Bremen from another 8th AF bombardment. The B-17 formations, struggling through the overcast, had a hard time staying on course – and the strong frontal winds caused the escort fighters to use up their precious fuel at a much faster rate, forcing them to turn for home earlier than intended. The Americans' carefully constructed plan began to misfire. The 4th, 78th, 353rd, and 356th FGs failed to locate their bombers and had to abort. One B-24 Group was left completely devoid of fighter cover and suffered heavy losses. Another victim of the debacle was the 55th FG with its 47 Lightnings, which, as events unfolded, became the only fighters to arrive at the target. There, they fought a dramatic battle with over a hundred German aircraft, shooting down seven, but losing an equal number of their own machines. The 56th, 352nd and 355th, meanwhile, reached their assigned location. Between Cloppenburg and Lathen the 355 FG shot down 3 Bf 109s, but its CO, Lt. Col. Thomas Hubbard, was hit and had to bail out. Determined not to end up a POW, he crossed Belgium, France and Spain to reach British Gibraltar – and made it back to his unit by June 1944 (the record was held by a certain B-17 crew who managed to get back to England in mere three weeks). The German pi-

P-47D z 23 FS/36 FG, który rozbił się w kraksie koło Le Culot na początku 1945 roku. Pilot został wyratowany przez katolickiego księdza, który otrzymał za to Srebrną Gwiazdę.

A P-47D of the 23rd FS/36th FG which crashed near Le Culot in early 1945. The pilot was rescued by a Catholic priest who was awarded the Silver Star for his courageous deed.



James Crow coll.

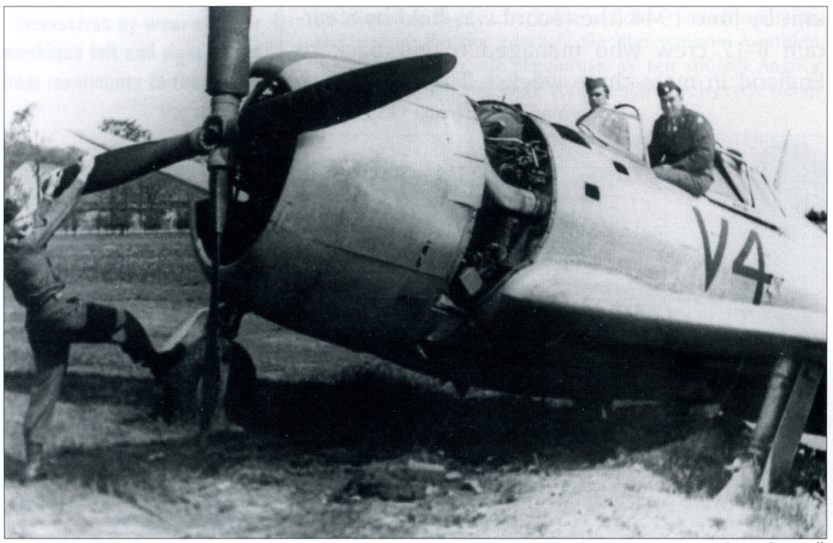
myśliwce docierają nad cel, gdzie staczają dramatyczną bitwę z ponad setką samolotów nieprzyjaciela. 55 FG zestrzeliwuje siedem samolotów wroga, ale sama też traci siedem maszyn. Tego dnia na swoich miejscach są 56, 352 i 355 FG. Pomiędzy Cloppenburg i Lathen 355 FG zestrzeliwuje trzy Bf 109, ale jej dowódca, Lt. Col. Thomas Hubbard zostaje trafiony i ratuje się skokiem ze spadochronem. Zdecydowany nie dać zamknąć się w obozie jenieckim, przez Belgię, Francję i Hiszpanię dotarł do Gibraltaru. Do jednostki powrócił dopiero w czerwcu roku 1944 (rekord należał do pewnej załogi B-17, która po zestrzeleniu przedostała się do Anglii... w trzy tygodnie). Niemieccy piloci z I./JG 3 i 4./JG 26 meldują o strąceniu trzech P-47.

25 listopada *Thunderbolty* z 353 i 56 FG, z 78 i 356 FG w odwodzie, zaatakowały bombami dwa lotniska Luftwaffe. Był to debiut *Thunderbolta* w tej roli. 16 P-47 z 351 FS (353 FG) osłaniane przez pozostałe dwa dywizjony swojej Grupy i 78 FG, atakowało w locie nurkowym lotnisko St. Omer-Fort Rouge, zrzucając 500-funtowe bomby z pułapu 3000 m. Prowadzący atak samolot dowódcy otrzymał bezpośrednie trafienie od ognia *Flaku* – Lt. Col. McCollom, poważnie poparzony, ratował się skokiem ze spadochronem i dostał się do niewoli. W tym czasie 56 FG, naprowadzana na cel przez pojedynczego B-24, zrzuciła bomby z lotu poziomego z wysokości 7300 m na lotnisko St. Omer-Longuenesse. W obu przypadkach efekty ataku były mizerne, większość bomb spadła przed celem. Dowodzenie 353 FG przejął dotychczasowy zastępca dowódcy, Maj. Glenn Duncan.

26 listopada 8 AF wysłała w powietrze armadę 350 B-17 i B-24, której celem były bazy *U-bootów* i zakłady przemysłowe wokół Bremy. Wsparcie bombowców stanowiło ponad 350 P-47 i P-38. Próbując rozproszyć siły Niemców, jednocześnie zorganizowano rajd na zakłady produkujące łożyska kulkowe w okolicach Paryża. 78 FG otrzymała zadanie osłony odwrotu

Zagrzebany w piaszczystym podłożu P-47D-23 z 304 TCS/442 TCG ze składu 50 TCW, 9 AF. Lotnisko München/ Riem w Niemczech, koniec 1945 roku.

A P-47D-23 of the 304th TCS/442nd TCG, 50th TCW, 9th AF, stuck in soft, sandy ground. München/Riem airfield, Germany, late 1945.



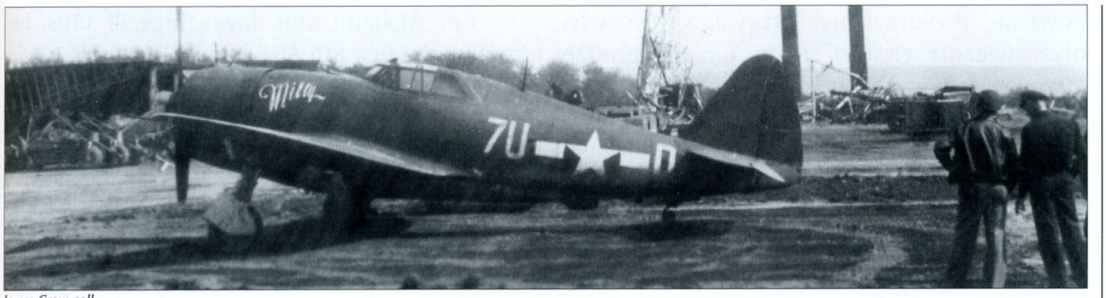
James Crow coll.

lots of I./JG 3 and 4./JG 26 reported three P-47s shot down.

On 25th November, Thunderbolts of the 353rd and 56th FGs, aided by those of the 78th and 356th FGs, bombed two Luftwaffe airfields. It was the first time the P47 had been used for such a purpose. Sixteen Thunderbolts of the 351st FS (353rd FG), covered by the remaining two squadrons of the Group and the 78th FG, dive-bombed St. Omer-Fort Rouge, dropping 500-pound bombs from 3000 metres altitude. The leading P47 received a direct hit from *Flak* and immediately caught fire, badly burning Lt. Col. McCollom. He bailed out and was subsequently captured. At the same time, the 56th FG experimented with different bombing tactics. Guided by a single B-24, it carried out a level bombing attack from a height of 7300 metres over St. Omer-Longuenesse. In both cases, the results of these attacks were somewhat modest, most bombs falling short of their target. The command of the 353rd FG was assumed by its former deputy CO, Maj. Glenn Duncan.

On 26th November, the submarine pens and industrial targets around Bremen were attacked again, with no less than 350 B-17s and B-24s taking part, covered by an equal number of P-47s and P-38s. In order to split the German defences, a simultaneous raid against a ball-bearing plant in the vicinity of Paris was staged, with the 78th FG covering the bombers on their withdrawal from the target area. The Fortresses had finished their bomb run and settled into their northern, homeward course by the time the first German fighters emerged from the cloud layer hanging below at 3600 metres.

Lt. Col. Roberts, in charge of the 78th FG that day, ordered an attack. In the ensuing skirmish Maj. Price, CO of the 84th FS, spotted a *Rotte* of FW 190s at 6000 metres flying parallel to the bomber formation – clearly attempting to get into a position for a frontal attack. As Price levelled off at their altitude and began to gain on them, one of the Focke Wulfs split-essed and dived away – the other suddenly peeled off 180° to starboard and headed straight for the bombers. Price, like many other American pilots brought up "with a gun in his hands", had been in his youth an avid hunter, experienced with judging speeds and leading targets – a skill which now proved invaluable. With no time to lose, he opened fire at the Focke Wulf from 450 metres, hitting its port wing root. The German veered to the left, which only shortened the distance between him and Price's guns. Another burst, fired from a mere 90 metres, sealed the machine's fate. Spinning violently, the '190 went down trailing smoke. Price's wingman reported that the enemy aircraft disappeared into a cloud layer at 300 metres with pieces falling off on its way down.



James Crow coll.

Thunderbolt z 23 FS/36 FG na lotnisku Kassel w Niemczech po zakończeniu wojny.

A Thunderbolt of the 23rd FS/36th FG, Kassel, Germany, after VE-Day.

bombowców znad Paryża. Latające Fortece właśnie zataczały krąg nad miastem, kierując się na północ, kiedy przez warstwę chmur, zalegającą na wysokości 3600 m, przebiły się pierwsze myśliwce wroga. Lt. Col. Roberts, prowadzący tego dnia 78 FG, dał rozkaz do ataku. Maj. Jack Price, dowódca 84 FS, zauważył parę FW 190 pędzących równolegle do formacji bombowców na wysokości 6000 m z zamiarem wyprzedzenia i przejścia do ataku frontalnego. Zanim Price zajął pozycję dogodną do strzału, jeden z *Focke Wulfów* uciekł półbeczką w dół, a drugi zawrócił już w stronę nadlatujących Fortec. Price, jak wielu innych pilotów amerykańskich, wychowanych nieomalże „z bronią w ręku", był za młodu zapalonym myśliwym i w odkładaniu poprawki do lecącego celu miał spore doświadczenie, które teraz procentowało. Nie mając czasu do stracenia, Price otworzył ogień do *Focke Wulfa* z odległości 450 m, bezbłędnie trafiając go w nasadę lewego skrzydła. Niemiec odbił w lewo, tym samym skracając dystans. Kolejna seria, z odległości 90 m, dokonała dzieła zniszczenia. *Focke Wulf* runął korkociągiem w dół, wlokąc za sobą smugę dymu. Skrzydłowy Price'a meldował, że z trafionego samolotu zaczęły odpadać kawałki poszycia i w końcu znikł w chmurach na wysokości 300 m. Price, zajęty celowaniem do Niemca, omal nie zderzył się z nadlatującymi Fortecami. Zbierając swoich pilotów do szyku ponad formacją B-17, obserwował kolejne grupki niemieckich myśliwców manewrujące wokół bombowców około 1500 m poniżej. Niemcy koncentrowali całą swoją uwagę na Fortecach, piloci P-47 mieli inicjatywę w swoich rękach. Price wybrał na kolejny cel piątkę Bf 109, lecących w jednym szeregu na spotkanie bom-

Busy with the Focke Wulf, Price almost collided with the mass of *Forts* flying back towards England. Re-assembling his pilots above the bomber formation, he watched small groups of German fighters manoeuvring some 1500 metres below. The German pilots were completely preoccupied with their attack against the B-17s, thereby conceding the initiative to the Thunderbolts. Price dived down and picked out five Messerschmitts flying in line abreast, straight towards the bombers. With the advantage of height he was able to quickly assess the situation and decided to position himself behind and slightly below the '109s. The rearmost aircraft moved aside as he touched the gun trigger, leaving the next in line to absorb the full impact of his two-second burst, fired from 270 metres. It exploded in flames. On that day, 26th November, the 78th FG shot down two Bf 109s and one FW 190 – but lost two pilots of its own. On the German side, one of the victors was Oblt. Glunz of 5./JG 26. He claimed a P-47 shot down over Chantilly, north of Paris, his 46th victim.

Meanwhile, the 56th FG, led by Lt. Col. Schilling, defended the B-17s and B-24s on their return from Bremen. For the loss of only one pilot, the 56th FG had established another record on 26th November, destroying 26 enemy aircraft in one mission (all of them between Oldenburg and Papenburg). This included 18 twin-engine machines; Bf 110s, Me 210s and Do 217s. Sixteen pilots of the 56th were credited with victories that day, among them some doubles (credited to Cook, Truluck, Schilling, Gabreski, Craig and O'Neill) and even triples (to Valento and Mahurin). The two Bf 110s downed by Cpt. Walter Cook were his 5th and 6th victories.

James Crow coll.

Lotnisko Kassel w Niemczech w maju 1945 roku. P-47D-2-RE (42-7987) należy do 22 FS/36 FG. Nad numerem seryjnym widać litery WW oznaczające „War Weary" („zmęczony wojną").

An airfield near Kassel, Germany, May 1945. This veteran P-47D-2-RE (s/n 42-7987) belonged to the 22nd FS/36th FG. Note the "WW" letters above the serial number, which stand for 'War Weary'.

bowcom. Wykorzystując przewagę wysokości, błyskawicznie znalazł się za i nieco poniżej *Messerschmittów*. Ostatni z piątki Bf 109 zdążył zrobić unik. Kolejny, trafiony dwusekundową serią z odległości 270 m, eksplodował. Tego dnia 78 FG zestrzeliła w sumie dwa Bf 109 i jednego FW 190, ale straciła trzech pilotów (po stronie Niemców zwycięstwo odnosi m.in. Oblt. Glunz z 5./JG 26 – nad Chantilly na północ od Paryża – jego 46 zestrzelenie).

26 listopada 56 FG pod dowództwem Lt. Col. Schillinga, broniąc B-17 i B-24 powracające z nalotu na Bremę, ustanowiła nowy rekord ilości zestrzeleń – 26 w trakcie jednej misji (wszystkie pomiędzy Oldenburgiem i Papenburgiem, z czego 18 to dwusilnikowe Bf 110, Me 210 i Do 217), tracąc w walce jednego pilota. Aż 16 pilotów Grupy zgłosiło zestrzelenia, niektórzy podwójne (Cook, Truluck, Schilling, Gabreski, Craig, O'Neill) lub nawet potrójne (Valento i Mahurin). Dwa Bf 110 Cpt. Waltera Cooka były jego piątym i szóstym zwycięstwem. Cpt. Mahurin, zestrzeliwując jednego po drugim trzy Bf 110, jako pierwszy pilot USAAF został „podwójnym" asem, z 10 zestrzeleniami na koncie. Oto co miał do powiedzenia na temat swoich zdolności strzeleckich: *Jestem prawdopodobnie najgorszym strzelcem w całej Armii Powietrznej Stanów Zjednoczonych. Większość z nas czuje się tak samo. Myślę, że najlepszy w strzelaniu jest Jerry Johnson, ale nie chce mi powiedzieć jak to robi. Ja muszę podejść do Szkopa tak blisko, że zanim zacznę strzelać, mógłbym sięgnąć i walnąć go pięścią. Czasem nawet to nie pomaga*[26].

W tym samym locie Maj. Gabreski dołączył do swojej listy zestrzeleń dwa Bf 110 (jego czwarte i piąte zwycięstwo), które próbowały salwować się ucieczką w dół. Rozpędzony w nurkowaniu do prawie 700 km/h, Gabreski ledwo uniknął zderzenia ze swoją pierwszą ofiarą. Kiedy przelatywał tuż pod nim, na skrzydło *Thunderbolta* bluznął olej z rozbitych silników *Messerschmitta*. Tego samego dnia Maj. John Meyer z 352 FG (487 FS) uzyskał pierwsze dla swojej Grupy zestrzelenie – *Messerschmitta* 109. 352 FG pod dowództwem Col. Masona osłaniała powrót formacji *Liberatorów*, których mniej doświadczone załogi sprawiały osłonie zawsze

[26] Michael O'Leary, *Long Reach – VIII Fighter Command at War*, s. 39.

Cpt. Mahurin shot down three Bf 110s, becoming the first 8th AF "double" ace with 10 victories. He had this to say about his gunnery: "*My shooting is probably the worst in the whole Air Force. I know that most of us feel the same. Jerry Johnson is probably the best shot in the Air Force, but he won't tell me how he does it. I have to get close enough to the Hun to reach out and club him before I can hit him. Usually, even that won't work*[26]."

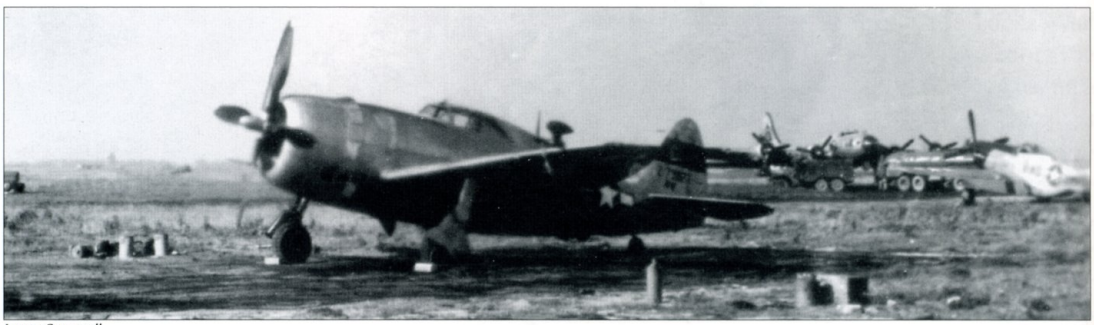
During the same mission Maj. Gabreski added two Bf 110s to his tally (his 4th and 5th victories), as they were hading for the deck in a fruitless intent to escape. Speeding up to 700 km/h in a dive, Gabreski almost collided with his first victim. As he pushed the stick to pass below, his Thunderbolt got smeared by oil splashed from the stricken '110.

Also on 26th November, Maj. John Meyer of the 352nd FG (487th FS) won the first victory for his Group – a Bf 109. The 352nd FG, led by Col. Mason, was tasked with defending the Liberators on their return flight. Their less-experienced crews were usually more troublesome to watch over, as, unlike the B-17 groups, they rarely kept to a tight formation. Many of them, with knocked-out and feathered engines, simply fell out of the box formations as their speed dropped away. The Germans made things more difficult by attempting to jam Allied radio communications; US pilots had to patiently endure annoying squeaks and rasps heard in their headsets.

At one point during this mission, the B-24 crews radioed that there was… a *German*-crewed B-24 flying in formation with one of their boxes – but a flight of P-47s dispatched to investigate could not locate the suspicious aircraft. East of Groningen, the 487th FS intercepted a *vic* of three Bf 109s, laden with under-wing rocket launchers and centreline drop tanks, quickly shooting down all three. Only one P-47 was lost on 26th November, most likely a victim of Oblt. Frey, *Staffelkapitän* 7./JG 11 (his 21st victory). Among the German pilots who fell that day was Lt. Flegel von Farnholz, *Staffelkapitän* of 7./JG 2, whose Bf 109G-6 was shot down during a Thunderbolt attack.

On 29th November, the 8th AF again targeted Bremen. The 56th FG was among the escort.

[26] Michael O'Leary, *Long Reach – VIII Fighter Command at War*, p. 39.



P-47D Thunderbolt przydzielony do bombowej 305 BG. W tle stoi bombowiec B-17 Flying Fortress.

A P-47D assigned to the 305th Bomb Group. A B-17G Flying Fortress is in the background.

James Crow coll.

James Crow coll.

Powrót P-47D z 87 FS/79 FG ze składu 12 AF na włoskie lotnisko. W powietrzu samoloty 86 FS. Piloci 79 FG walczyli m.in. pod Anzio, w rejonie Rzymu i dolinie Po.

P-47Ds of the 87th FS/79th FG (12th AF) taxiing on an Italian airfield. The Thunderbolts above belong to the 86th FS. The 79th FG fought over the Anzio beachhead, in the area of Rome and in the Po Valley – amongst many other locations.

najwięcej kłopotu, nie potrafiąc utrzymać zwartego szyku. Niemcy po raz kolejny próbowali zagłuszać komunikację radiową; piloci musieli cierpliwie znosić przeraźliwe piski i zgrzyty w słuchawkach. Załogi B-24 meldowały, że w jednej z formacji jest... niemiecki B-24, ale wysłana na pomoc eskadra nie mogła zlokalizować samolotu. Na wschód od Groningen 487 FS przechwycił trójkę Bf 109 z czerwonymi pasami na kadłubach (JG 1), obciążonych podskrzydłowymi wyrzutniami pocisków rakietowych oraz podkadłubowymi zbiornikami zapasowymi i szybko zestrzelił wszystkie trzy. Tego dnia 8 AF straciła tylko jednego P-47; prawdopodobnym jego zwycięzcą był Oblt. Frey, *Staffelkapitän* 7./JG 11 (jego 21 zwycięstwo). Wśród ofiar po stronie Niemców znalazł się Lt. Flegel von Farnholz, *Staffelkapitän* 7./JG 2, zestrzelony w swoim Bf 109G-6 przez *Thunderbolta*.

29 listopada 8 AF zaatakowała ponownie Bremę, w eskorcie poleciała również 56 FG. W stronę formacji amerykańskiej, lecącej na wysokości 10 000 m, pięły się niemieckie myśliwce. Maj. Gabreski zaskoczył atakiem z góry pojedynczego Bf 109, który nie zdążył jeszcze odrzucić zbiornika dodatkowego. Z zimną krwią, posyłając krótkie, starannie wymierzone serie, strącił Niemca w płomieniach w zalegające poniżej chmury. Chwilę później Gabreski kątem oka dostrzegł błysk eksplozji za sobą – jego skrzydłowy, Joe Powers, właśnie „zdjął" mu z ogona *Messerschmitta*. 56 FG zestrzeliła pięć Bf 109, dwa FW 190 i jednego Me 210, tracąc jednego pilota. Niemcy meldowali zestrzelenie czterech P-47, w tym jednego *Kommandeur* II./JG 1, Hptm. Specht (jego 22 zwycięstwo). Tego dnia swoje pierwsze sukcesy odniosła 356 FG, przywożąc cztery zestrzelenia, ale straciła aż pięciu pilotów. Lt. Woertz z 355 FG (zginął w czasie lądowania awaryjnego 11 grudnia) strącił jednego Bf 109, ale 355 FG straciła trzech pilotów (dwóch dostało się do niewoli).

German fighters arduously climbed towards the fleet of American aircraft flying at 10 000 metres. Maj. Gabreski jumped upon a lone Bf 109, which was still carrying its auxiliary tank. With advantage of height and speed, he fires at the enemy, smoke streaming from each wing as his guns rip out short bursts, until the German falls back into the clouds, embroiled in flames. A moment later, from the corner of his eye he caught a glimpse of an explosion flash behind him; his wingman, Joe Powers, had just blasted a *Hun* off his tail. That day, the 56th FG shot down 5 Bf 109s, 2 FW 190s and 1 Me 210, losing one pilot. The Germans claimed 4 P-47s shot down, including one by the *Kommandeur* of II./JG 1, Hptm. Specht (his 22nd victory). The 356th FG claimed its first successes, bringing home four victories – but, nevertheless, losing five of its own pilots. Lt. Woertz of the 355th FG (killed in a crash landing on 11th December) claimed a Bf 109, but three pilots from the unit did not return to base (two ended up as POWs). The winter sky over the northern Germany knows no mercy for the inexperienced or the ill-prepared. The 55th FG, equipped with P-38s, lost as many as seven men on 29th November. Jerry Johnson, one of the 56th FG's aces, was temporarily posted to the 356th FG to share his combat experience with this new unit.

Another new unit – equipped with P-47s – received a brutal welcome to the ETO, on 30th November. The 352nd FG was scheduled to fly as escort for some bombers heading for Solingen in the Ruhr Valley. Due to foul weather more and more B-17 groups peeled off and headed back home. The 352nd FG pressed on, looking around for any *Forts* that might have continued to the target. Over Tilburg, at 9000 metres, the Group was bounced by five Bf 109s of JG 3 – losing three pilots in a matter of seconds. One of the attackers was Hptm. Wilhelm Lemke, *Kommandeur* II./JG 3 (who filed his 131st and last victory). Lemke

Zimowe niebo nad północnymi Niemcami nie ma litości dla nowych lub nieprzystosowanych. 55 FG, latająca na P-38, straciła tego dnia aż siedmiu pilotów. Jerry Johnson, jeden z asów 56 FG, został czasowo oddelegowany do 356 FG, aby podnieść wartość bojową tej niedoświadczonej jeszcze jednostki.

30 listopada 352 FG miała osłaniać bombowce lecące nad Solingen w Zagłębiu Ruhry, ale z powodu fatalnej pogody po drodze poszczególne formacje B-17 zaczęły zawracać. 352 FG kontynuowała swój lot wypatrując bombowców, które mogły podążyć nad cel. W okolicy Tilburga, na wysokości 9000 m, Grupa została zaskoczona gwałtownym atakiem piątki Bf 109 z JG 3 i straciła trzech pilotów. Jednym z atakujących był Hptm. Wilhelm Lemke, *Kommandeur* II./JG 3 (zgłosił swoje 131 i ostatnie zwycięstwo). Lemke stoczył z 352 FG kolejną potyczkę 4 grudnia na północny-zachód od Nijmegen i tym razem zginął. Podobnie jak 4 FG, prawdziwą sławę 352 FG zdobyła dopiero po wymianie samolotów na *Mustangi*, których nosy nosiły charakterystyczne, niebieskie malowanie. Znana jako *Blue Bastards of Bodney*, 352 FG stała się jedną z najsłynniejszych (i najskuteczniejszych) jednostek myśliwskich latających na *Mustangach*. W listopadzie swoje pierwsze zwycięstwo (Bf 110 nad Papenburgiem) odniósł Frederick Christensen z 56 FG (62 FS), który niedawno dołączył do jednostki. 1 grudnia uzyskał następne – *Messerschmitta* Bf 109. Jednak jego błyskotliwa kariera myśliwca zaczęła się na dobre dopiero w roku 1944. Do końca wojny uzyskał 21,5 zestrzeleń, w tym sześć w jednym locie (7 lipca 1944 roku).

1 grudnia 8 AF zaatakowała Solingen i Leverkusen. Nalot spotkał się ze zdecydowaną kontrą ze strony Niemców. Od momentu spotkania z bombowcami nad Overflakkee na wybrzeżu Holandii aż do Akwizgranu, *Thunderbolty* 78 FG odpierały ataki Luftwaffe. Lt. Wilkinson leciał jako nr 4 w „eskadrze żółtej". Kiedy prowadzący wykonał unik przed atakiem czwórki Bf 109, ostatni w szyku Wilkinson znalazł się w centrum zainteresowania *Messerschmittów*. Przewracając *Thunderbolta* na skrzydło, pomknął w dół lewoskrętną spiralą, gubiąc po drodze przeciwników. Kiedy na 6000 m wyrównał z zamiarem dołącze-

W dniu 4 czerwca 1944 roku Lt. Matthew F. Purchla z 85 FS/79 FG został ciężko ranny. Podczas ataku na cele naziemne jego własna bomba uszkodziła P-47D-6-RE (42-79460) i musiał lądować przymusowo w rejonie Nettuno koło Anzio. Rozpędzona maszyna zatrzymała się dopiero na drzewie. Purchla przeżył wojnę.

On 4th June 1944, Lt. Matthew F. Purchla of the 85th FS/79th FG was badly wounded. During a low-level attack the blast from his own bomb damaged his P-47D-6-RE (s/n 42-79460) and, while trying to bring it in for a belly landing at Nettuno (near Anzio), he slammed into a tree. Fortunately, Purchla survived the war.

James Crow coll.

clashed with the 352nd FG again on 4th December, north-west of Nijmegen, this time losing his life. Very much like the 4th FG, the 352nd FG was to win real fame later on as a Mustang unit – easily recognized by the blue-painted noses of its P-51s. Known as *The Blue Bastards of Bodney*, the 352nd FG became one of the most famous and effective fighter units in the entire USAAF.

November witnessed the beginning of the scoring career of another future, multiple-victory ace of the 56th FG – that of Frederick Christensen of the 62nd FS. He notched up a Bf 110 over Papenburg, and on 1st December a Bf 109. By VE-Day, he had increased his personal score to 21.5 aerial victories, including six in one mission (on 7th July 1944).

On 1st December the target was Solingen and Leverkusen. This raid faced a determined Luftwaffe counter-attack. All the way from the R/V point with the bombers – high over Overflakkee on the Dutch coast – to Arnhem, the 78th FG had to fend off intermittent German attacks. On that day, Lt Wilkinson was flying in the Number Four position in *Yellow Flight*. At one point during the action, his leader was forced to break sharply away from an attack by a *Schwarm* of Bf 109s, leaving Wilkinson suddenly exposed as the last aircraft in the formation. As the Germans closed in, he rolled his Thunderbolt over on one wing and hurled it down in a steep left turn, quickly outdistancing the pursuers. However, as he levelled off at 6000 metres with the intention of rejoining his flight, a persistent Messerschmitt loomed up behind his tail. Wilkinson broke to the right and both fighters dived down, losing another 3000 metres of altitude. This time, he managed to outmanoeuvre – or perhaps outsmart – his adversary, successfully turning inside him. Now the '109 pilot half rolled and dived again – a fatal mistake when pursued by a Thunderbolt. From 100 metres distance Wilkinson's guns hit home and the '109 duly exploded. Lt. James Wilkinson had scored his first victory.

The 56th FG headed for the Dutch coast to pick up the returning bombers at 9000 metres above the Frisian Islands. During this mission Maj. Gabreski, who was leading the Group that day, almost got shot down by what had appeared to be a defenceless enemy. A Ju 88 had managed to avoid his fire, and skilfully return some of its own. With the engine of his P-47 beginning to run rough, he had to employ all of his skills (and not a little prayer) to nurse his crate over the icy waters of the North Sea, to make it back to England. Later on, when the engine was inspected for damage, his ground crew found an unexploded 20 mm cannon shell lodged between two of its cylinders.

On 1st December Cpt. Beckham, the rising star of the 353rd FG, added more victories to his tally. Shortly after joining up with the bomb-

James Crow coll.

Tragedia na lotnisku Fano we Włoszech. Podczas startu 17 grudnia 1944 roku australijski P-51 wpadł na samoloty 86 FS/79 FG i jedna z jego bomb eksplodowała. Pilot Mustanga i jeden z mechaników 86 FS zginęli. Zniszczeniu uległy trzy Thunderbolty, a kolejnych dziesięć zostało uszkodzonych.

A tragic accident at the Fano airfield, Italy. On 17th December 1944 an Australian P-51 smashed into some aircraft of the 86th FS/79th FG. One of the bombs it was carrying exploded. The Mustang pilot and a mechanic of the 86th FS were killed instantly. Three Thunderbolts were wrecked and a further ten damaged.

nia do formacji, za jego ogonem pojawił się uparty *Messerschmitt*. Wilkinson odbił tym razem w prawo i oba myśliwce runęły w dół, obniżając pułap o kolejne 3000 m. Tym razem Wilkinson wymanewrował przeciwnika, lecąc po cięciwie jego łuku. *Messerschmitt* salwował się ucieczką na prawe skrzydło w dół, co w przypadku walki z *Thunderboltem* nie było najmądrzejszą taktyką. Z odległości 100 m Wilkinson otworzył ogień i po chwili Bf 109 eksplodował. Lt. James Wilkinson odniósł swoje pierwsze zwycięstwo.

Tego dnia 56 FG poleciała nad wybrzeże Holandii, gdzie 9000 m ponad Wyspami Fryzyjskimi „odbiera" bombowce. W czasie tego lotu dowodzący Grupą Maj. Gabreski nieomal został zestrzelony przez Ju 88, który zręcznym unikiem wyszedł spod ostrzału i sam odpowiedział ogniem. P-47 Gabreskiego, z zacierającym się powoli silnikiem, zdołał jednak pokonać przestrzeń ponad lodowatymi wodami Morza Północnego i dolecieć do Anglii. W silniku pomiędzy cylindrami mechanicy znaleźli niewypał pocisku 20 mm. 1 grudnia kolejne zwycięstwa odniósł Cpt. Beckham z 353 FG. Tuż po dołączeniu do bombowców ruszył na pomoc uszkodzonej Fortecy, która wlokła się za resztą formacji atakowana przez trzy FW 190 i strącił dwa z nich (jego 10 i 11 zwycięstwo). Tego dnia swoje pierwsze zwycięstwo (Bf 109) odniósł George Preddy z 352 FG, przyszły numer jeden na liście asów *Mustangów*.

1 grudnia Niemcy, zwykle unikający *Thunderboltów*, wykazali wyjątkową zaciekłość w ich zwalczaniu, zgłaszając w czasie dwugodzinnych walk aż 14 zestrzeleń P-47! Sam Obstlt. Mayer, *Kommodore* JG 2, w ciągu trzech minut zestrzelił cztery z nich (zwycięstwa od 85 do 88). Ponadto zestrzelenia P-47 zgłaszali piloci 8. i 9./JG 26, 3./JG 3, 4./JG 27, I. i II./JG 11, a nawet 6./ZG 26. W walkach

ers, he noticed a lone Fortress being harassed by three Focke Wulfs, and decided to go to its assistance. Two of the Focke Wulfs became his 10th and 11th victories. Scoring for the first time on that day (claiming a Bf 109) was George Preddy of the 352nd FG – the future number one ace amongst top-scoring Mustang pilots.

1st December saw German fighter pilots exhibit a remarkable fervour for fighting with Thunderbolts – normally they preferred to avoid them – claiming as many as 14 destroyed during a combat which dragged on for two hours. Obstlt. Mayer, the *Kommodore* of JG 2, claimed four victories in a mere three minutes (his victories 85th through 88th). Further successes against P-47s were claimed by pilots from 8 and 9./JG 26, 3./JG 3, 4./JG 27, I. and II./JG 11 – and even by a *Zerstörer* unit, 6./ZG 26. Oblt. Schramm, the *Staffelkapitän* of 5./JG 27, was killed in a fight with Thunderbolts south of Aachen.

On 4th December, 16 *T-Bolts* from the 351st FS (353rd FG), covered by the remaining two squadrons of the Group and the 56th FG, made another attempt at dropping 500 lb bombs on the German airbase at Gilze-Rijen in Belgium. This time they had the required effect as the bombs hit their target. On 11th December, 8th AF heavies once more struck Emden, this time protected by 200 fighters. 16 Thunderbolts of the 61st FS, led by Maj. Gabreski, were among them. When the P-47s caught up with the *Forts* – 10,000 metres above the Dutch coast – they were already under rocket attack from numerous Bf 109s and Bf 110s. As the *Jugs* began to manoeuvre into a favourable attacking position, a huge explosion suddenly rocked their formation, making them split in all directions. Swiftly diving away from what he presumed was an

James Crow coll.

Dwa Thunderbolty zniszczone 17 grudnia 1944 roku. „X68" z 86 FS to prawdopodobnie P-47D-23, a fragment samolotu na pierwszym planie należał do D-25.

Two Thunderbolts destroyed in the fatal crash on 17th December 1944. 'X68' of the 86th FS was probably a D-23 type, while the debris in the foreground comes from a P-47D-25.

James Crow coll.

Jeden z samolotów uszkodzonych na lotnisku 17 grudnia 1944 roku. Ten P-47D-23-RA (42-27908) ma numer „X46".

One of the aircraft damaged on 17th December 1944. This P-47D-23-RA (s/n 42-27908) is 'X46'.

z *Thunderboltami* zginął na południe od Akwizgranu *Staffelkapitän* 5./JG 27, Oblt. Schramm.

4 grudnia 16 P-47 z 351 FS (353 FG), osłanianych przez pozostałe dwa dywizjony swojej Grupy i 56 FG, po raz drugi zaatakowało 500-funtówkami niemieckie lotnisko w Gilze-Rijen w Belgii – tym razem bomby trafiły w cel. 11 grudnia po raz kolejny celem nalotu 8 AF było Emden. Bombowce osłaniało 200 myśliwców, w tym 16 *Thunderboltów* z 61 FS pod dowództwem Maj. Gabreskiego. Kiedy P-47 pojawiły się 10 000 m ponad wybrzeżem Holandii, Fortece właśnie odpierały ataki Bf 109 i Bf 110, strzelających w ich stronę rakietami. Nagła eksplozja w formacji *Thunderboltów* spowodowała spore zamieszanie. Uciekając gwałtownym unikiem przed domniemanym atakiem, Gabreski znalazł się nagle sam (okazało się później, że wybuch spowodowany był zderzeniem dwóch P-47). Pomimo braku skrzydłowego, zdecydował się w pojedynkę zaatakować klucz Bf 110, który właśnie pojawił się w polu widzenia. Chwilę później ostatni w szyku Bf 110 poszybował w stronę ziemi jak pochodnia – jego załoga zdążyła wyskoczyć.

Ze względu na alarmujący stan paliwa w swoim P-47, Gabreski skierował się na zachód. Niedługo potem w pobliżu pojawił się pojedynczy Bf 109, którego pilot jakby wyczuł swoją przewagę i przeszedł do ataku. Dwukrotnie „Gabby" kontrował ataki Niemca, zmuszając go w czasie strzelania do odkładania prawie 90° poprawki, po czym wracał na kurs zachodni. W czasie trzeciego ataku, na wysokości 7000 m, pociski Niemca trafiły w turbosprężarkę i kabinę P-47, odstrzeliwując orczyk i obcas buta Gabreskiego. W końcu Gabreski „urwał się" swojemu prześladowcy w chmurach nad Kanałem i wylądował w Manston. Wyprawa z 11 grudnia okazała się

enemy bounce, Gabreski found himself alone in the sky, the rest of his unit having scattered (it turned out later that the blast had been caused by two P-47s colliding in mid-air). Though he had no wingman to accompany him, he couldn't resist swooping down on a *Kette* of three Bf 110s passing below. Moments later, the rearmost Messerschmitt, flaming like a torch, tumbled towards the ground with its crew bailing out.

Alarmed by his dwindling fuel reserves, Gabreski leaned-out the mixture and set a westerly course. After some time, a solitary Bf 109 appeared off to one side. As if sensing his momentary advantage, the German pilot attacked. Twice Gabreski dodged the German's firing passes, turning into the '109 and forcing its pilot to shoot at 90° deflection, all the while attempting to resume his previous course. During his third pass the *Hun* recognized the pattern and this time managed to hit home. His shells ripped through the *Jug's* fuselage and disabled the supercharger – a few passed through the cockpit shooting off a rudder pedal and a piece of Gabreski's boot. By this time both machines were well out over the North Sea and Gabreski was fortunate to be able to duck into some haze above the water, losing his attacker. He landed safely at a forward strip near Manston.

All in all, the mission flown on 11th December was very successful for the 56th FG, its pilots claiming no less than 14 enemy aircraft destroyed, including some "triples" by Don Smith, Bob Lamb and Paul Conger. Two Bf 110s and a Ju 88 bagged by Lt. Conger of the 61st FS over Langeoog Island were his first victories.

On 13th December the 359th FG made its debut in European skies, helping to shepherd bombers bound for Kiel. The Group consisted of the 368th FS ("CV"), the 369th FS ("IV"), and

bardzo pomyślna dla 56 FG, której piloci zestrzelili 14 przeciwników, w tym Don Smith, Bob Lamb i Paul Conger po trzech każdy. Dwa Bf 110 i Ju 88 zestrzelone przez Lt. Congera z 61 FS nad Langeoog w pasie Wysp Fryzyjskich były jego pierwszymi zwycięstwami.

13 grudnia, w czasie rajdu bombowców nad Kilonię, debiutował 359 FG. W skład Grupy wchodziły 368 FS („CV"), 369 FS (IV") oraz 370 FS („CR"). W marcu 1944, jako znak rozpoznawczy jednostki, okapotowanie silników P-47 z 359 FG zaczęto malować na zielono. Grupa stacjonowała w East Wretham. Od listopada 1943 dowodził nią as 4 FG, Maj. Roy Evans. Tego dnia w eskorcie leciało również 48 *Mustangów* z 354 FG. Ich piloci odwlekali odwrót, mając nadzieję, że wyjątkowo nieaktywna tego dnia Luftwaffe jednak stanie do walki. Kiedy pojawiły się P-47, mające eskortować bombowce w czasie drogi powrotnej, ich piloci spodziewali się zastać na niebie *Messerschmitty* 109, a nie *Mustangi*. Sylwetki P-51 i Bf 109 okazały się niebezpiecznie podobne. Piloci 354 FG musieli co chwilę wykonywać gwałtowne uniki przed agresywnymi manewrami *Thunderboltów*. 354 FG wycofała się w pośpiechu. Tym razem uniknięto tragedii.

W grudniu również 4 FG przeprowadziła pierwsze ataki bombowe, nie budząc wielkiego entuzjazmu wśród pilotów. W połowie grudnia do każdego dywizjonu Grupy dołączono piąty klucz, podnosząc siłę dywizjonu do 20 samolotów. Pod koniec miesiąca 4 FG osiągnęła stan 75 *Thunderboltów* (56 FG i 78 FG posiadały na stanie po 108 maszyn). 20 grudnia 8 AF zaatakowała Bremę. Tego dnia dowodzący 353 FG Lt. Col. Glenn Duncan zestrzelił FW 190 na północ od Oldenburga – swoje piąte zwycięstwo. 20 grudnia III./JG 26 straciła aż pięć maszyn – wszyscy piloci zginęli. Niemieccy myśliwcy meldowali zestrzelenie czterech P-47, jednego z nich zaliczył Hptm. Specht, *Kommandeur* II./JG 11 (jego 24

the 370th FS ("CR"). In March 1944 the 359th FG began to distinguish its aircraft by applying green paint to the cowlings. It was stationed in East Wretham and from November 1943 was led by a 4th FG ace, Maj. Roy Evans.

The 13th saw 48 Mustangs of the 354th FG join the bomber escort. The P-51 pilots hung around for longer than scheduled, hoping that the Luftwaffe – particularly inactive that day – would come out to fight. When their relief flight of P-47s turned up, it became clear that the *Jug* pilots were none too familiar with the Mustang's silhouette, repeatedly mistaking it for a Bf 109. The P-51s of the 354th FG were forced to avoid some aggressive manoeuvres by the Thunderbolts and eventually decided to pull out. The seemingly imminent tragedy did not materialize – at least, not this time.

In December 1943 the 4th FG was ordered to practice fighter-bomber techniques, though without much enthusiasm on the part of its pilots. In mid-December each squadron of the Group was reinforced with a fifth flight, bringing their total strength up to 20 aircraft each. By the end of the month the 4th FG was able to field 75 Thunderbolts (the 56th and 78th FGs already had 108 P-47s each).

On 20th December the 8th AF paid another visit to Bremen. On that day, Col. Glenn Duncan, CO of the 353rd FG, shot down a FW 190 north of Oldenburg, his fifth victory. The German unit involved was III./JG 26 and it lost 5 pilots, all of them killed in action. German pilots claimed the destruction of four P-47s, one by Hptm. Specht, *Kommandeur* II./JG 11 (his 24th). The Thunderbolts deprived the *Jagdwaffe* of yet another experienced leader, Hptm. Falkensamer, *Staffelkapitän* 6./JG 11.

On 21st December, a painful "friendly fire" incident took place – a danger inherent to any type of combat activity, particularly where large

James Crow coll.

Kolejny wypadek na lotnisku Fano. 22 marca 1945 roku w trakcie startu do misji bojowej, bomba podwieszona pod lewym skrzydłem samolotu Paula Churcha wyskoczyła z zaczepu i eksplodowała na pasie startowym. Pilot odniósł poparzenia twarzy.

Another accident on the Fano airfield. On 22nd March 1945, a Thunderbolt piloted by Paul Church was rolling down the runway when a bomb hung under the port wing fell from its shackles and exploded. The pilot escaped with facial burns.

zwycięstwo). *Thunderbolty* uszczupliły *Jagdwaffe* o kolejnego doświadczonego myśliwca – zginął dowódca 6./JG 11, Hptm. Falkensamer.

21 grudnia po raz kolejny zmaterializowało się niebezpieczeństwo, którego w walce nie udało się wyeliminować do tej pory. Tego dnia brytyjskie *Typhoony* z 609. Sqn leciały w eskorcie amerykańskich *Marauderów*. Tym ostatnim, na południe od Hesdin, ruszyły „na ratunek" *Thunderbolty* z 78 FG. Pod ogniem amerykańskich myśliwców Anglicy stracili dwóch pilotów (według niektórych źródeł nawet czterech), zginął dowódca 609. dywizjonu, Sqn/Ldr Pat Thornton-Brown.

22 grudnia bombowce 8 AF zaatakowały Osnabrück i Münster. 4 FG „przywiózł" dwa zestrzelenia, 353 FG trzy, ale dwaj piloci Grupy nie wrócili z tego lotu. 30 grudnia celem nalotu było Ludwigshafen w Zagłębiu Ruhry. Niemcy trafili na mniej doświadczone jednostki Amerykanów i wzięli odwet na *Thunderboltach*, zgłaszając zestrzelenie aż dziesięciu z nich. Dwa zestrzelenia (po jednym P-47 z 353 i 352 FG) zapisał na swoje konto Fw. Wiegand, dowódca 4./JG 26, kolejne Lt. Mayer z 7./JG 26 (na północ od Soissons). Zestrzelenia P-47 meldowali również piloci 2 i 3./JG 3 oraz 6./JG 2.

Kończący się rok był dla pilotów Luftwaffe okazją do niewesołych refleksji. Amerykańskie lotnictwo rosło w siłę z dnia na dzień. W połowie grudnia pojawił się nowy przeciwnik – P-51 *Mustang*. Dla amerykańskich myśliwców eskortujących zaczęła się właśnie nowa epoka, dla Niemców – początek końca ich panowania na niebie Europy. Niemiecka *Jagdwaffe* na Zachodzie była wciąż wymagającym przeciwnikiem, ale liczby mówiły same za siebie. Na przełomie roku Alianci mieli do dyspozycji w Anglii więcej myśliwców, niż Niemcy na wszystkich frontach razem wziętych. Najbardziej doświadczony pułk JG 26 zestrzelił na Zachodzie w 1943 roku 385 samolotów wroga, ale stracił 158 poległych pilotów – ponad dwa razy więcej niż rok wcześniej. Jednak prawdziwa wojna na wyniszczenie miała się dopiero zacząć. ❑

numbers are involved. British Typhoons of 609. Sqn were providing cover for American Marauder light bombers. As the formation passed south of Hesdin, the British aircraft were suddenly attacked by a flight of Thunderbolts of 78th FG. Two Typhoons (some sources suggest even four) go down in flames, 609. Sqn losing its CO, Sqn/Ldr Pat Thornton-Brown, killed in this action.

On 22nd December the 8th AF attacked Osnabrück and Münster. The 4th FG brought home two victories, the 353rd FG three, but two pilots of the Group did not return. On 30th December the target was Ludwigshafen in the dreaded Ruhr Valley. The Germans came up against some of the less experienced P-47 units and took revenge on the Thunderbolts, claiming 10 of them destroyed. Fw. Wiegand, *Staffelkapitän* 4./JG 26, scored two (one from the 353rd the other from the 352nd FG), another fell to the guns of Lt. Mayer of 7./JG 26 (north of Soissons). Further P47s were claimed by pilots of 2 and 3./JG 3, as well as 6./JG 2.

The turn of the year was a time for sombre reflection amongst the ranks of Luftwaffe personnel. Things looked bleak for German fighter pilots: the American air force had grown in strength day by day, and in mid-December a new, potentially lethal enemy had made its debut – the P-51 Mustang. For American aircrew a promising new epoque had begun; for the Germans, the period marked the beginning of the end of their supremacy in the skies over Europe. The German *Jagdwaffe* in the West was still a dangerous adversary but the numbers spoke for themselves. By the end of 1943 the Allies had at their disposal in England more fighters than the Germans had on all fronts. One of the most experienced units in the West, *Jagdgeschwader* 26, had destroyed 385 Allied aircraft throughout the year – but had lost 158 pilots killed in action. That was twice as many as in the previous year. But the real war of attrition was yet to begin. ❑

Bibliografia • Bibliography

Angelucci, Enzo/Bowers, Peter – „The American Fighter", Orion Books, 1987.
Caldwell, Donald L. JG 26 – „Top Guns of the Luftwaffe", Ivy Books 1997.
Freeman, Roger – „Thunderbolt: A Documentary History of the Republic P-47", Motorbooks, 1992.
Freeman, Roger – "56th Fighter Group – Osprey Aviation Elite Nr 2", Osprey Publishing 2000.
Gabreski, Francis S. – „Gabby Pilot Myśliwski", Oficyna Wydawnicza ECHO 2001.
Green, William – „War Planes of the Second World War, Fighters, Vol. 4", Doubleday 1964.
Green, William – „Famous Fighters of the Second World War, Vol. 1", 1967.
Hess, William N. – „P 47 Thunderbolt At War", Ian Allen, 1976.
Johnson, Robert S./Caidin, Martin – „Thunderbolt!", Ballantine Books, 1958.
Knoke, Heinz – „Walczyłem dla Führera", L&L 2002.
McDowell, Ernst R., „Thunderbolt – The Republic P-47 Thunderbolt in the European Theater", Squadron/Signal Publications 1998.
Murawski, Marek J. – „JG 11", Kagero 2004.
Murawski, Marek J. – „JG 1 Oesau" 1939-1943, Kagero 2003.
Murawski, Marek J. – „Obrona Powietrzna III Rzeszy Cz. 1 Działania Dzienne 1939-43", AJ-Press 1998.
O'Leary, Michael – „Long Reach – VIII Fighter Command at War", Osprey Publishing 2000.
Scutts, Jerry – „Republic P-47 Thunderbolt. The Operation Record", Airlife Publishing, 1998.
Scutts, Jerry – „Combat Legend. P-47 Thunderbolt", Airlife Publishing 2003.
Scutts, Jerry – „P-47 Thunderbolt Aces of the Eighth Air Force", Osprey Publishing 1998.
Shacklady, Edward – „The Republic P-47D Thunderbolt, Aircraft in Profile", Doubleday, 1969.
Swanborough, Gordon/Bowers, Peter M. – „United States Military Aircraft since 1909", Smithsonian, 1989.
Wagner, Ray – „American Combat Planes", 3rd Enlarged Edition, Doubleday, 1982.
Weal, John – „Jagdgeschwader 2 Richthofen", Osprey Publishing 2000.

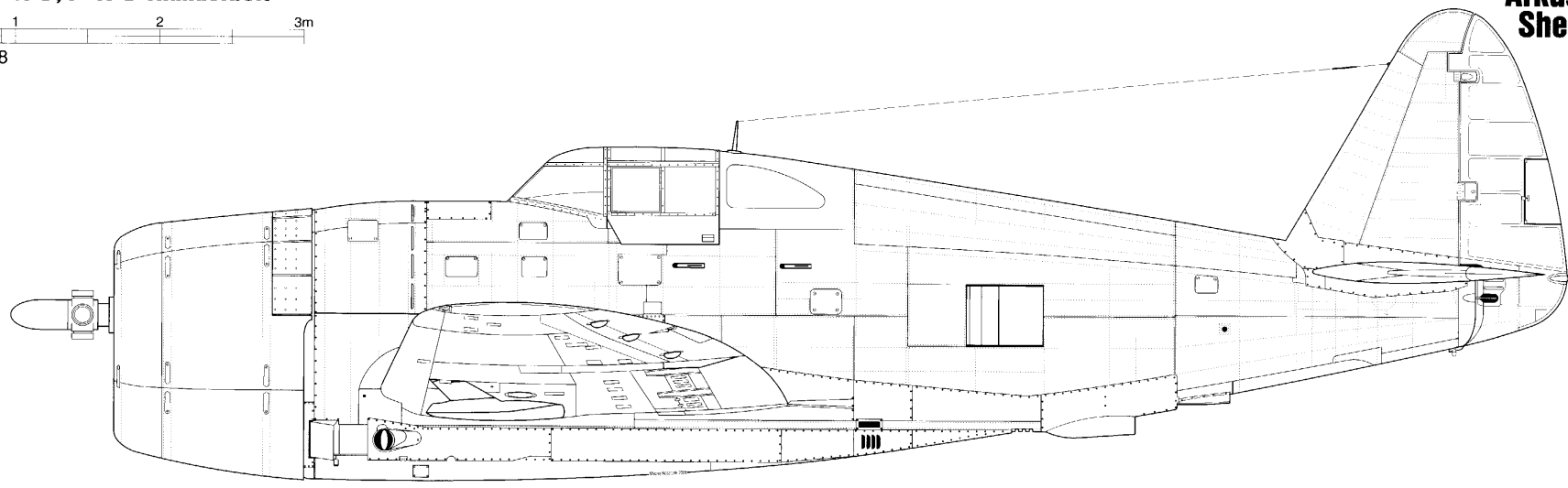
WITRYNY INTERNETOWE • INTERNET SITES
"Little Friends": www.littlefriends.co.uk
"Aces of the Luftwaffe": www.luftwaffe.cz
"Web-Birds.com": www.web-birds.com
"American Aces of WWII": www.acepilots.com
4 Fighter Group: www.fourthfightergroup.com
78 Fighter Group: www.78thfightergroup.com
352 Fighter Group: www.352ndfightergroup.com
353 Fighter Group: www.worldwar2pilots.com/01-Slybirdhomepagenew.htm

Republic XP-47 B, P-47 B Thunderbolt

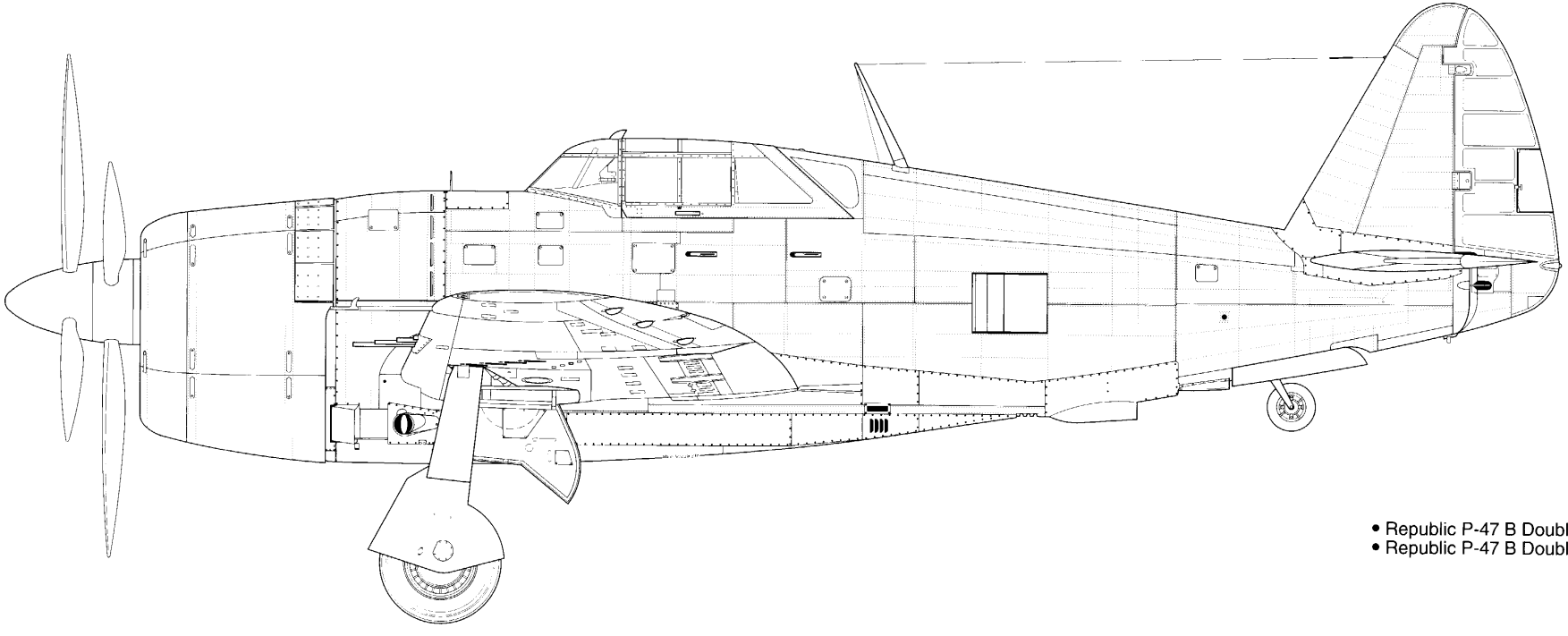
0 0,5 1 2 3m

Skala/scale 1/48

Arkusz 01
Sheet 01



- Republic XP-47 B, widok z boku
- Republic XP-47 B, side view



- Republic P-47 B Doubletwister, widok z boku
- Republic P-47 B Doubletwister, side view

Opracowanie i rysunki: © Maciej Noszczak 2005

KAGERO

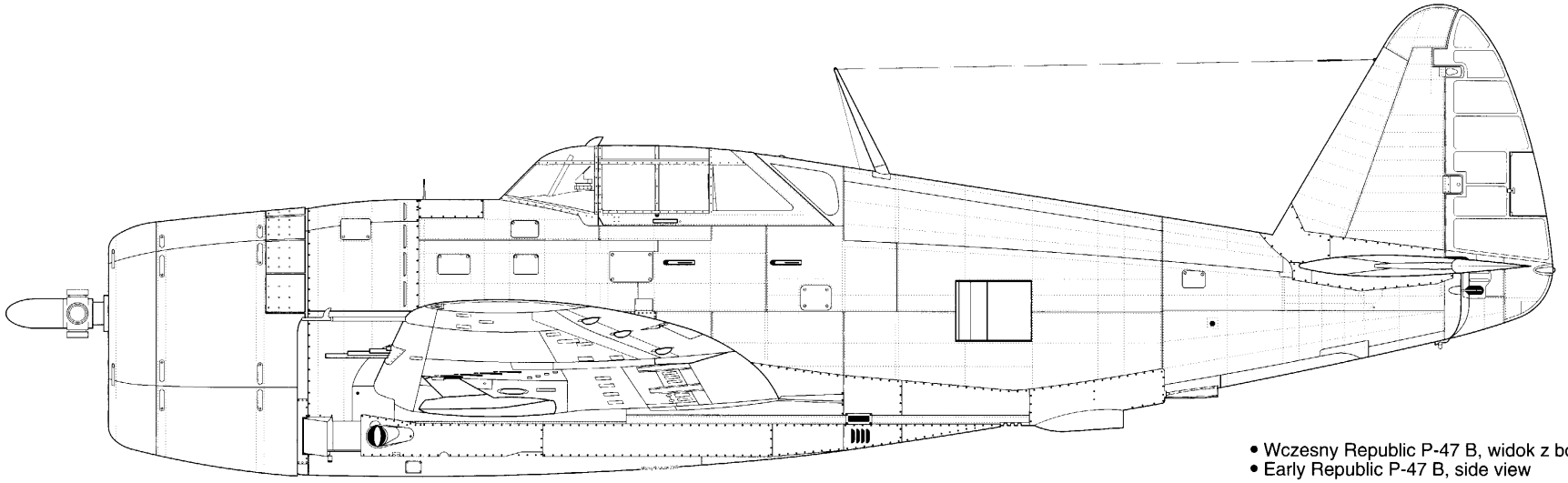
Skala/scale: 1/48

Republic P-47 B Thunderbolt

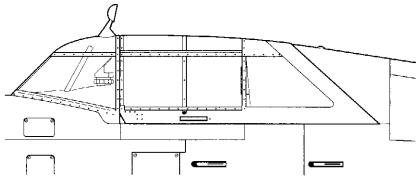
0 0,5 1 2 3m

Skala/scale 1/48

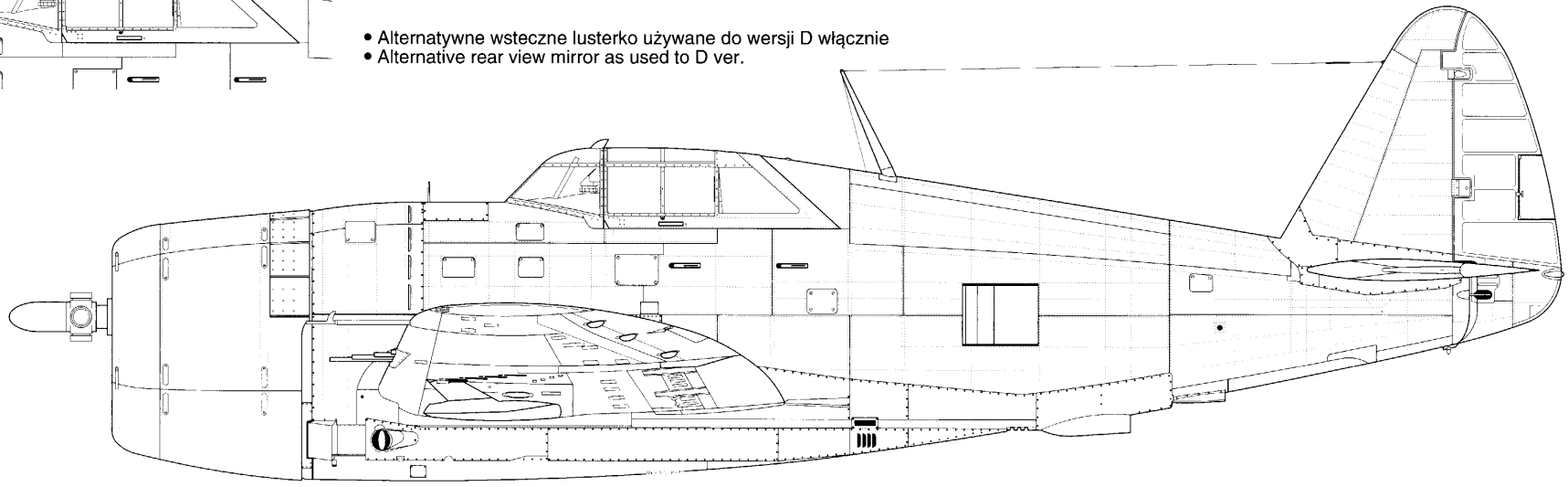
Arkusz 02
Sheet 02



• Wczesny Republic P-47 B, widok z boku
• Early Republic P-47 B, side view



• Alternatywne wsteczne lusterko używane do wersji D włącznie
• Alternative rear view mirror as used to D ver.



• Republic P-47 B, widok z boku
• Republic P-47 B, side view

Opracowanie i rysunki: © Maciej Noszczak 2005

KAGERO

Skala/scale: 1/48

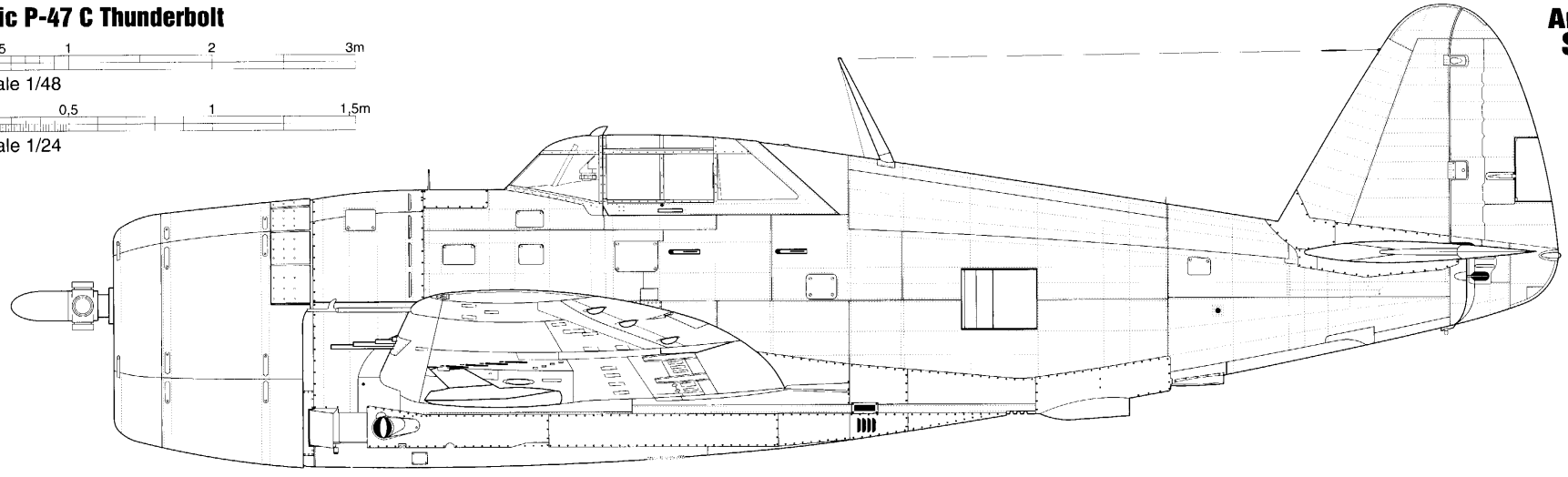
Republic P-47 C Thunderbolt

0 0,5 1 2 3m

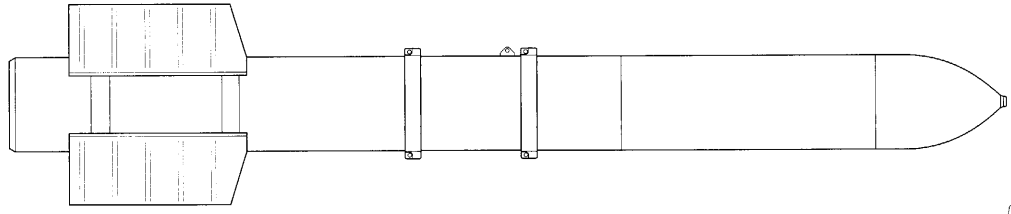
Skala/scale 1/48

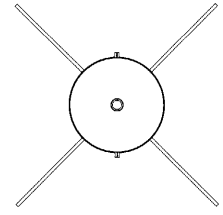
0 0,1 0,5 1 1,5m

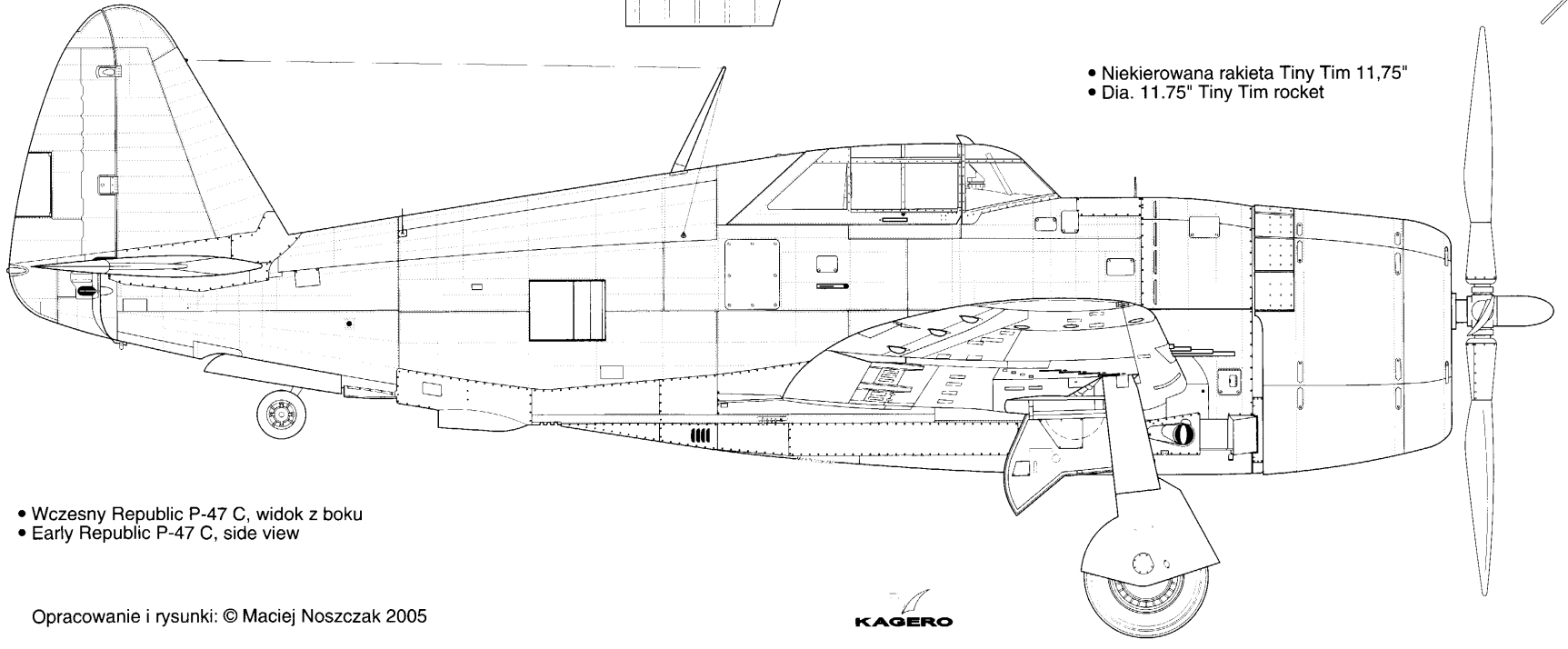
Skala/scale 1/24



- Wczesny Republic P-47 C, widok z boku
- Early Republic P-47 C, side view







- Niekierowana rakieta Tiny Tim 11,75"
- Dia. 11.75" Tiny Tim rocket

- Wczesny Republic P-47 C, widok z boku
- Early Republic P-47 C, side view

Opracowanie i rysunki: © Maciej Noszczak 2005

KAGERO

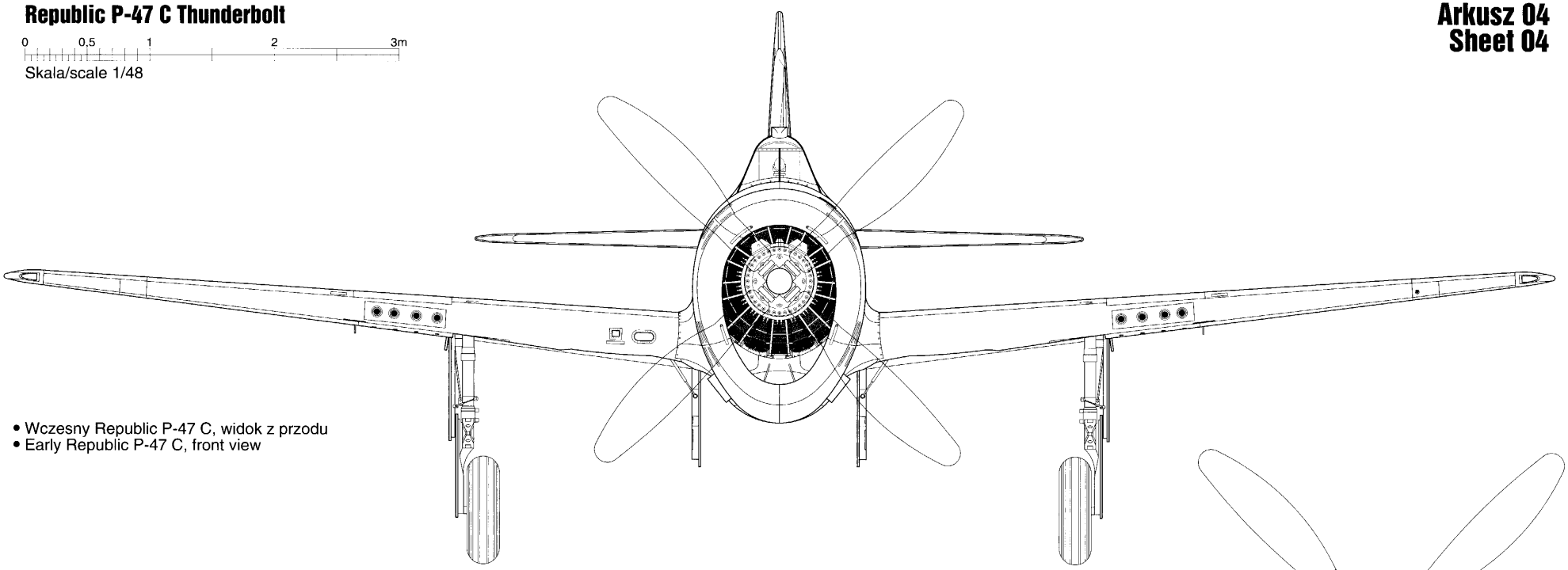
Skala/scale: 1/48, 1/24

Republic P-47 C Thunderbolt

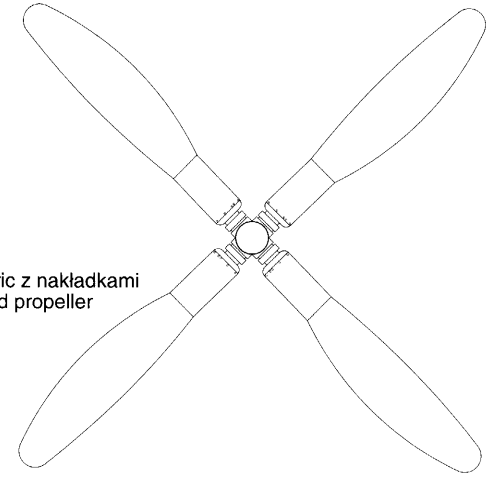
0 0,5 1 2 3m

Skala/scale 1/48

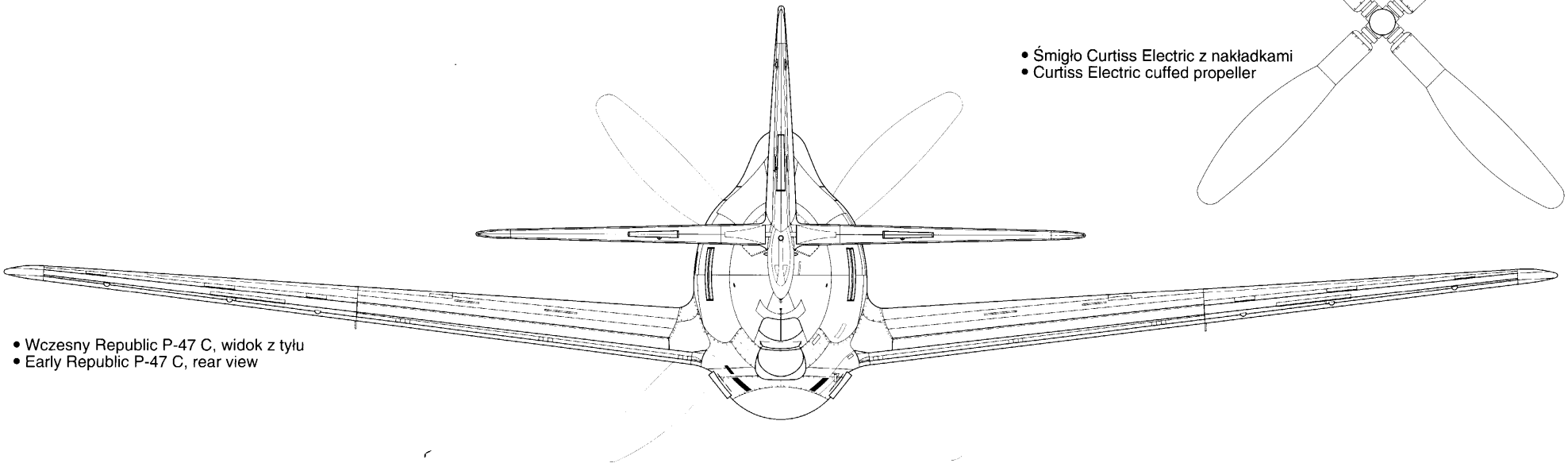
Arkusz 04
Sheet 04



- Wczesny Republic P-47 C, widok z przodu
- Early Republic P-47 C, front view



- Śmigło Curtiss Electric z nakładkami
- Curtiss Electric cuffed propeller



- Wczesny Republic P-47 C, widok z tyłu
- Early Republic P-47 C, rear view

Opracowanie i rysunki: © Maciej Noszczak 2005

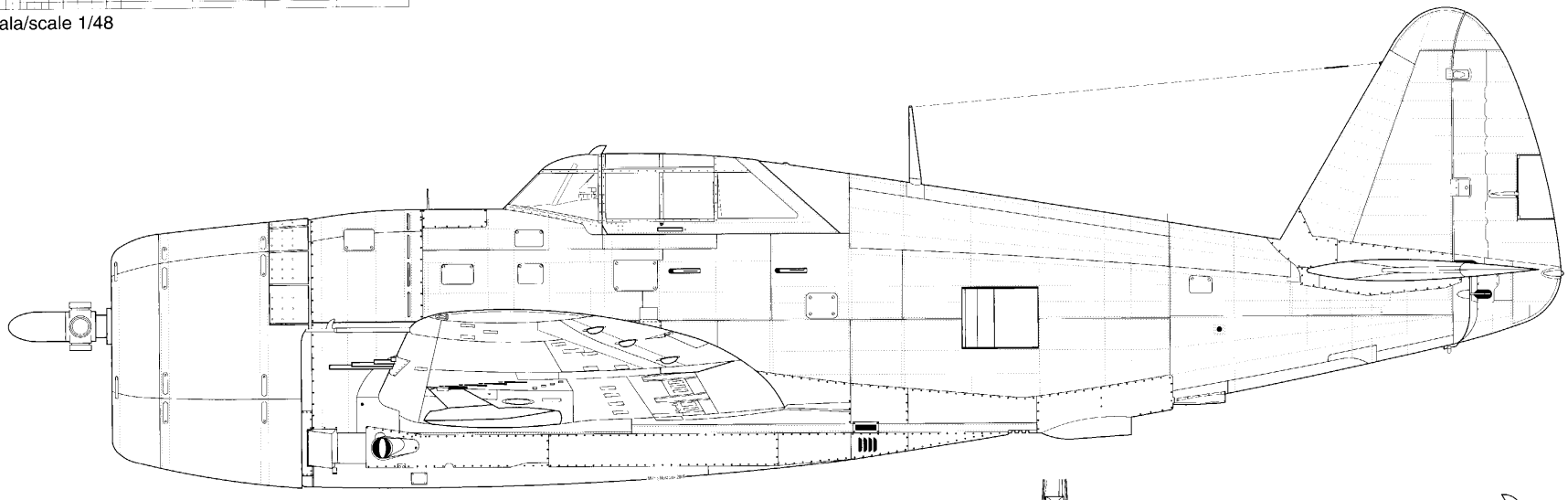
KAGERO

Skala/scale: 1/48

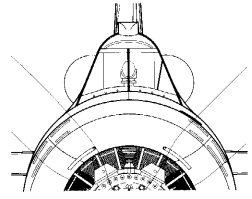
Republic P-47 C, P-47 C-1 Thunderbolt

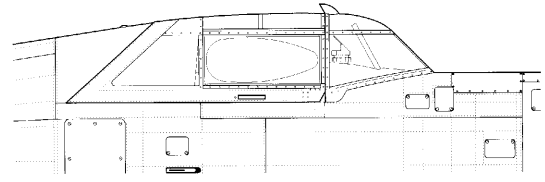
0 0,5 1 2 3m

Skala/scale 1/48

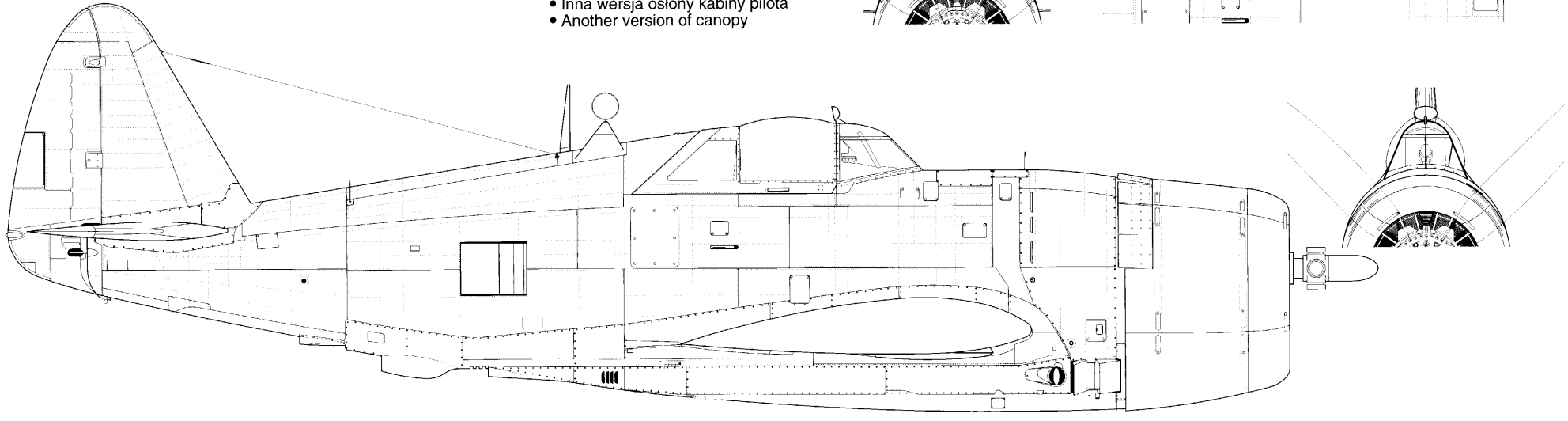


• Republic P-47 C, widok z boku
• Republic P-47 C, side view





• Inna wersja osłony kabiny pilota
• Another version of canopy



• Republic P-47 C-1, z kabiną Malcolma i anteną radiokompasu, widok z boku
• Republic P-47 C-1, note Malcolm canopy and radiocompass antenna, side view

Opracowanie i rysunki: © Maciej Noszczak 2005

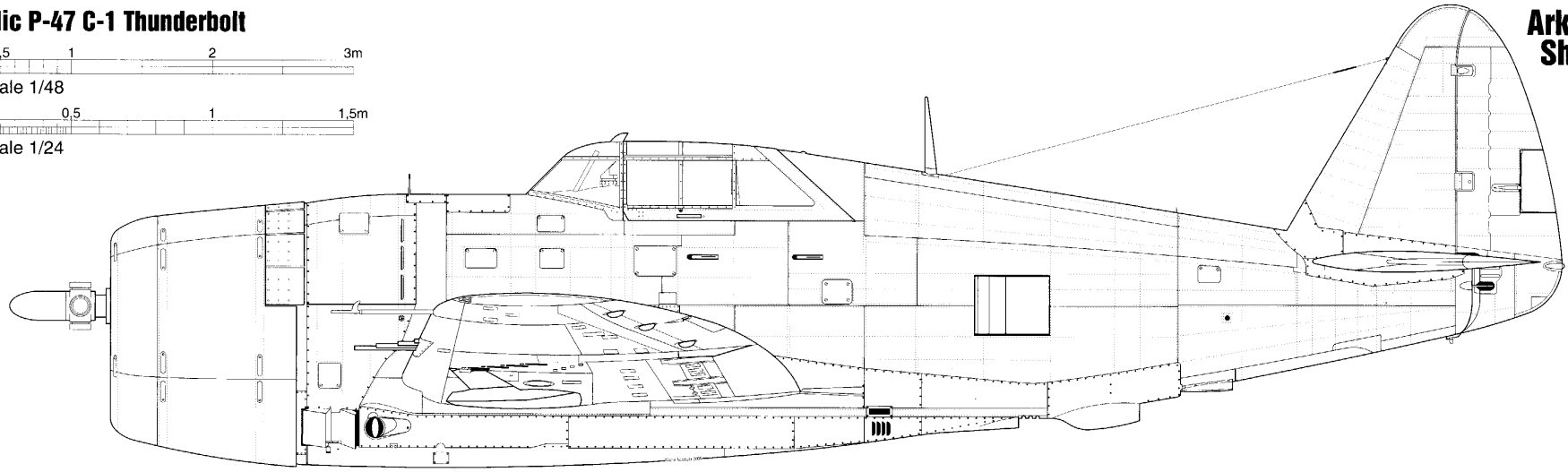
Republic P-47 C-1 Thunderbolt

0 0,5 1 2 3m

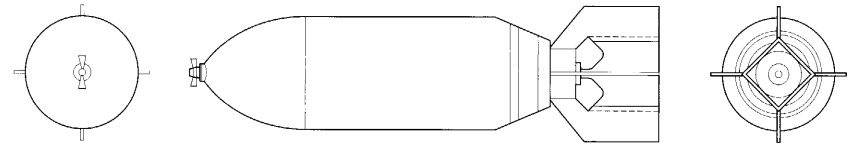
Skala/scale 1/48

0 0,1 0,5 1 1,5m

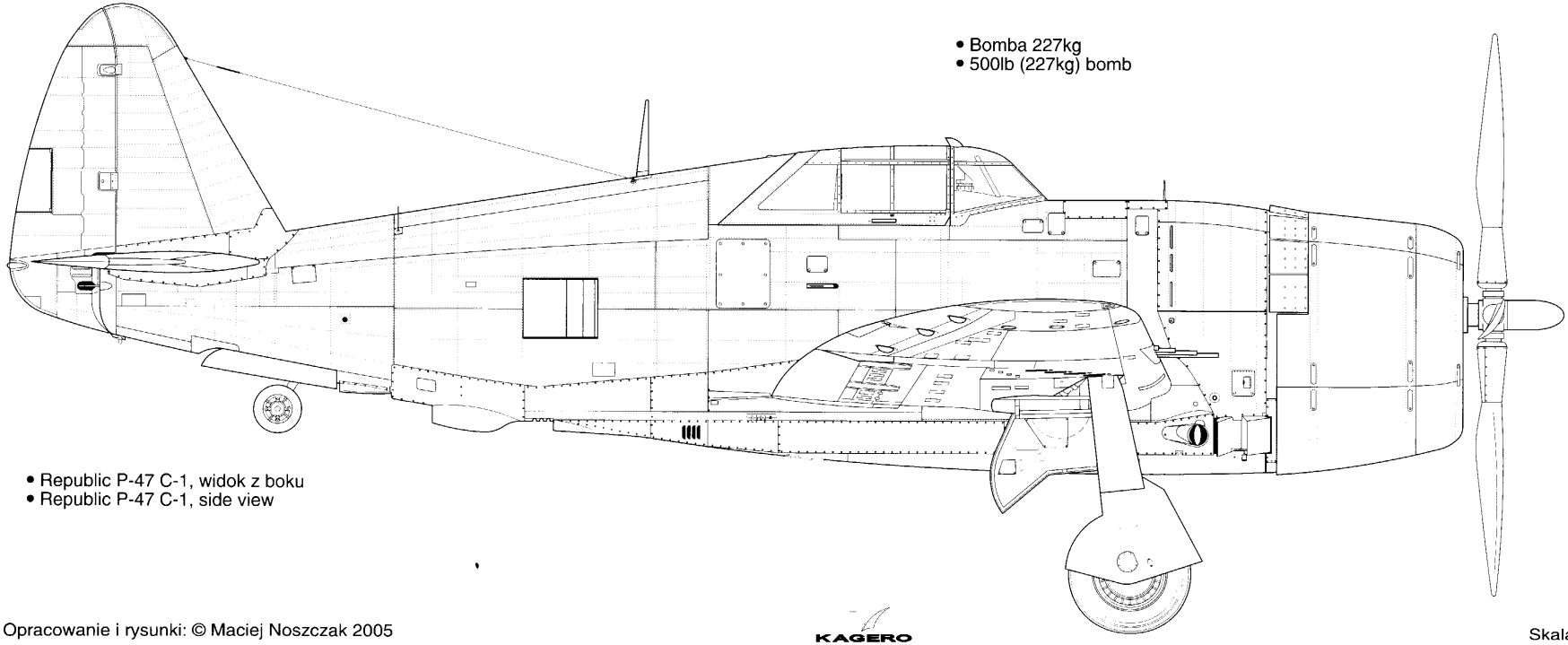
Skala/scale 1/24



- Republic P-47 C-1, widok z boku
- Republic P-47 C-1, side view



- Bomba 227kg
- 500lb (227kg) bomb



- Republic P-47 C-1, widok z boku
- Republic P-47 C-1, side view

Opracowanie i rysunki: © Maciej Noszczak 2005

KAGERO

Skala/scale: 1/48, 1/24

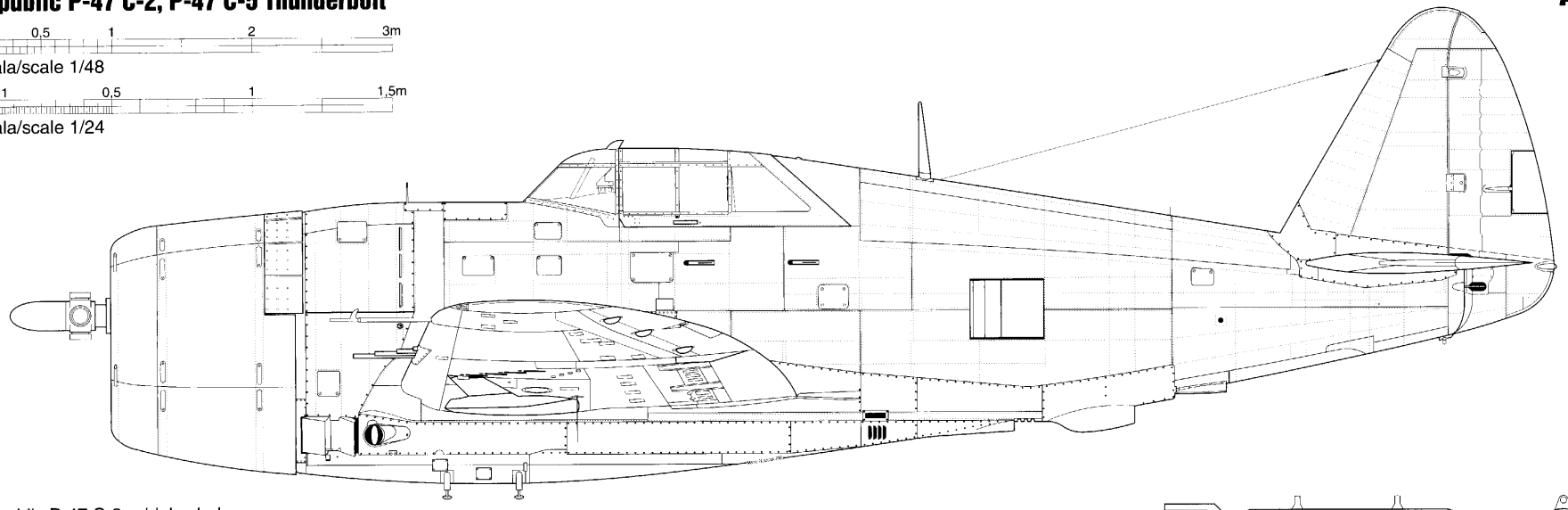
Republic P-47 C-2, P-47 C-5 Thunderbolt

0 0,5 1 2 3m

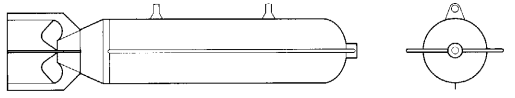
Skala/scale 1/48

0 0,1 0,5 1 1,5m

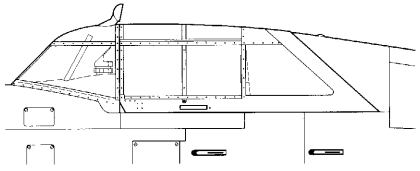
Skala/scale 1/24



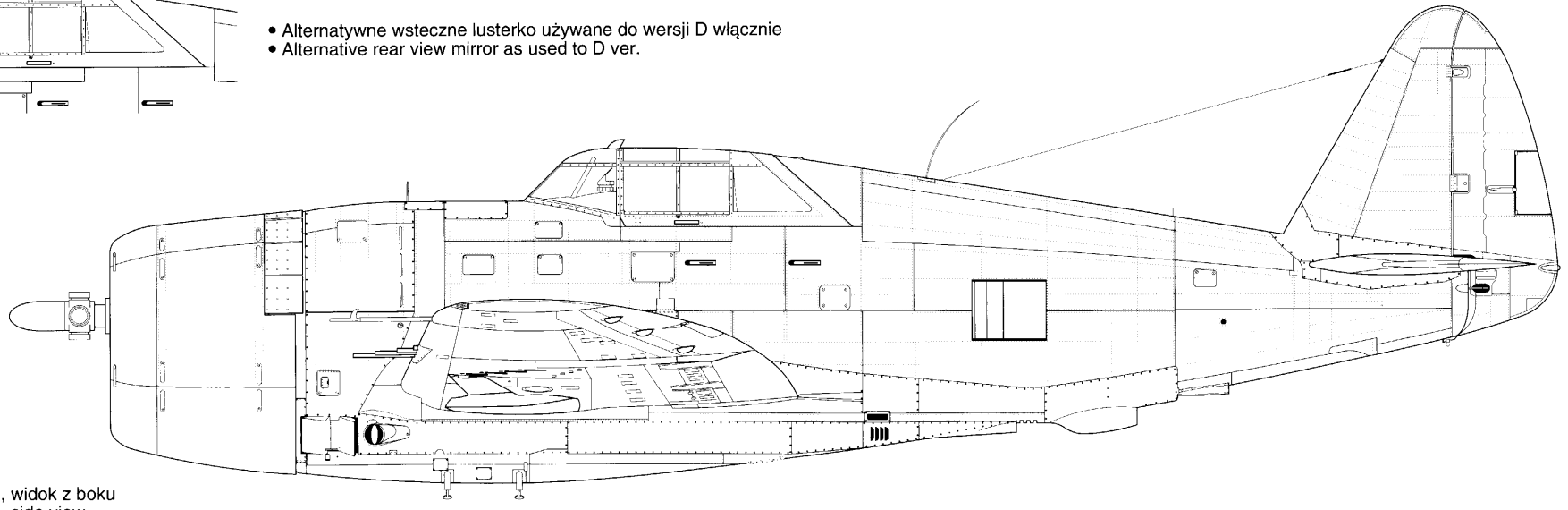
• Republic P-47 C-2, widok z boku
• Republic P-47 C-2, side view



• 68 kg bomba zapalająca
• 150lb (68kg) incendiary bomb



• Alternatywne wsteczne lusterko używane do wersji D włącznie
• Alternative rear view mirror as used to D ver.



• Republic P-47 C-5, widok z boku
• Republic P-47 C-5, side view

Opracowanie i rysunki: © Maciej Noszczak 2005

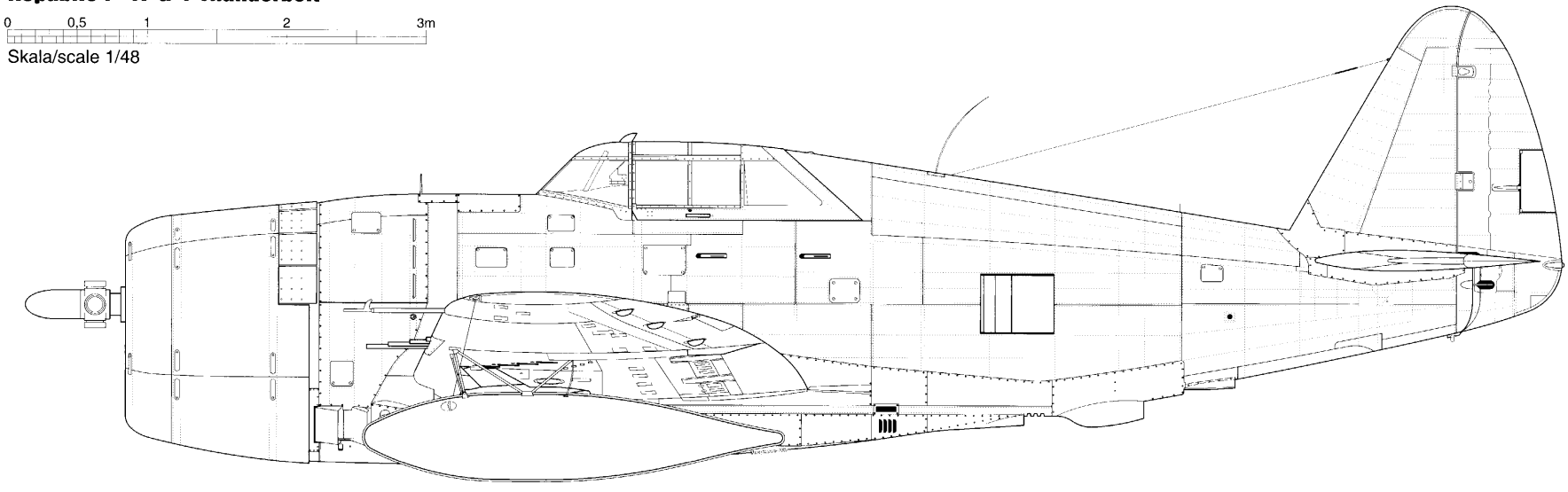
KAGERO

Skala/scale: 1/48, 1/24

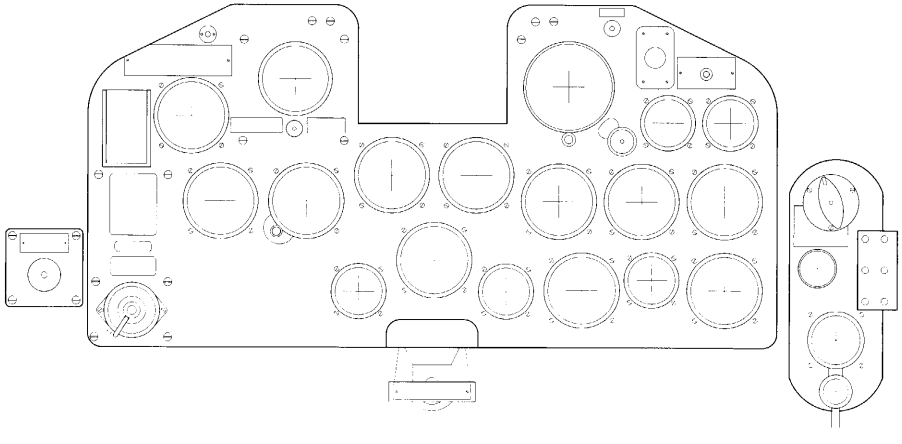
Republic P-47 G-1 Thunderbolt

0 0,5 1 2 3m

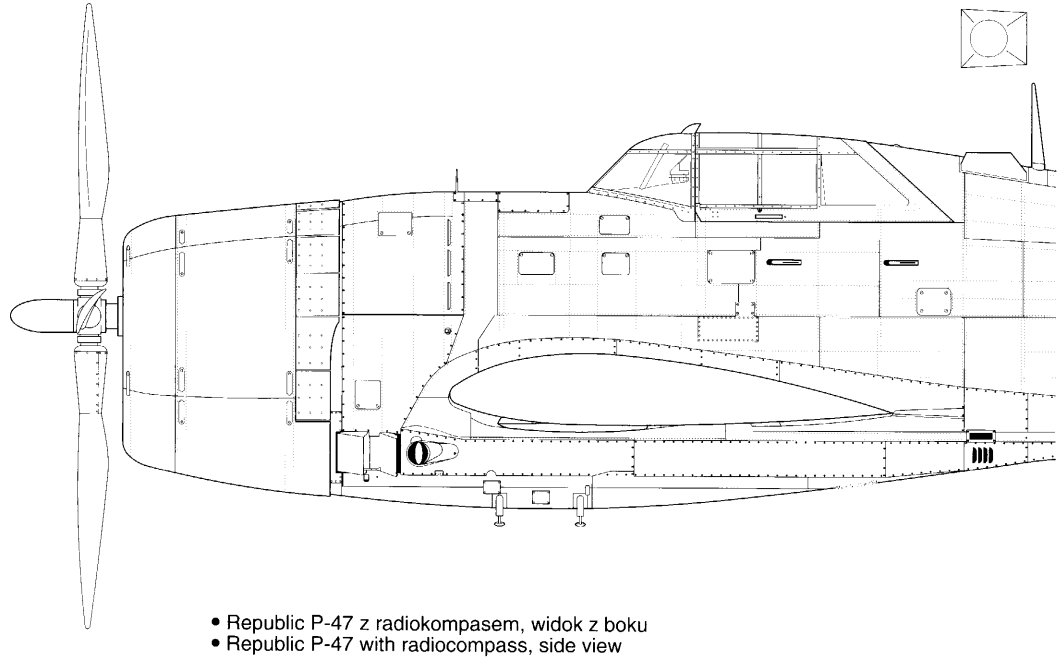
Skala/scale 1/48



- Republic P-47 G-1 CU z podwieszonym zbiornikiem Lockheed, widok z boku
- Republic P-47 G-1 CU with Lockheed auxiliary underwing fuel tank, side view



- Tablica przyrządów wersji B
- B version instrument panel



- Republic P-47 z radiokompasem, widok z boku
- Republic P-47 with radiocompass, side view

Opracowanie i rysunki: © Maciej Noszczak 2005

KAGERO

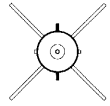
Republic P-47 D-23 Thunderbolt

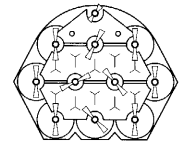
0 0,5 1 2 3m

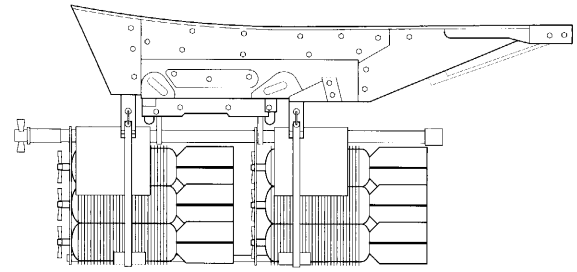
Skala/scale 1/48

0 0,1 0,5 1 1,5m

Skala/scale 1/24

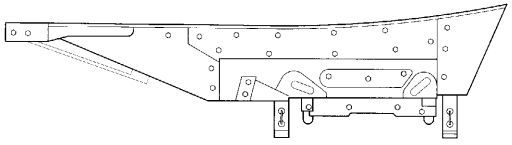


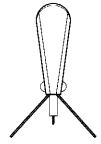


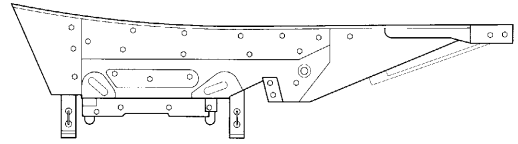


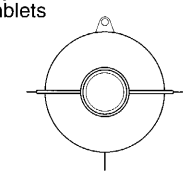
- 5" rakieta HVAR "Holy Moses"
- Dia. 5" HVAR "Holy Moses"

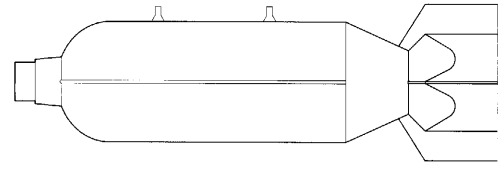
- Zestaw bomb 9kg połączonych razem
- A cluster of 20lb (9kg) bomblets





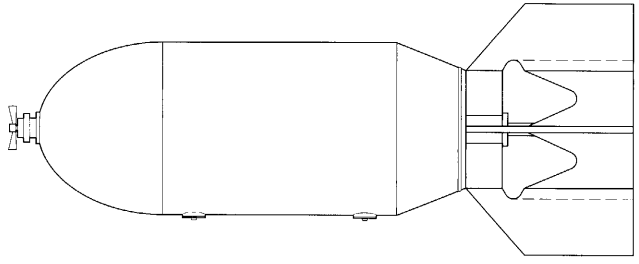


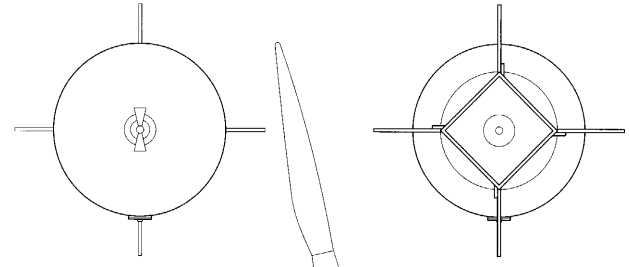




- Podskrzydłowy dodatkowy zaczep
- Underwing external rack

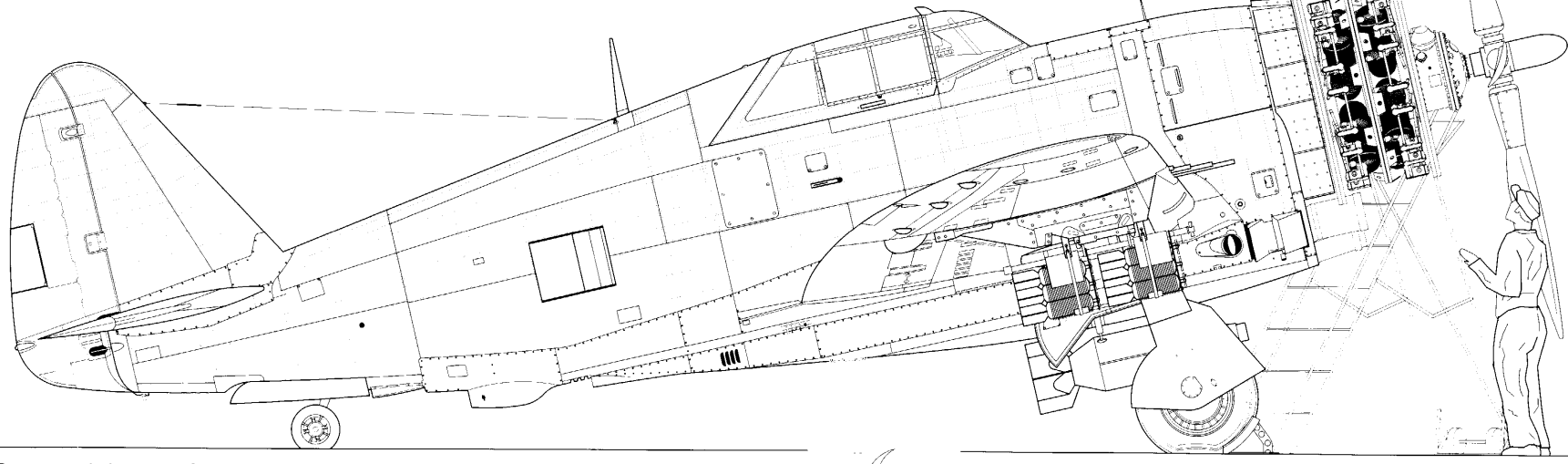
- Bomba zapalająca 113,4kg
- 250lb (113,4kg) incendiary bomb





- Bomba 454 kg
- 1000lb (454kg) bomb

- P-47 D-23 przed kolejną misją, widok z boku
- P-47 D-23 just before another mission, side view



Opracowanie i rysunki: © Maciej Noszczak 2005

KAGERO

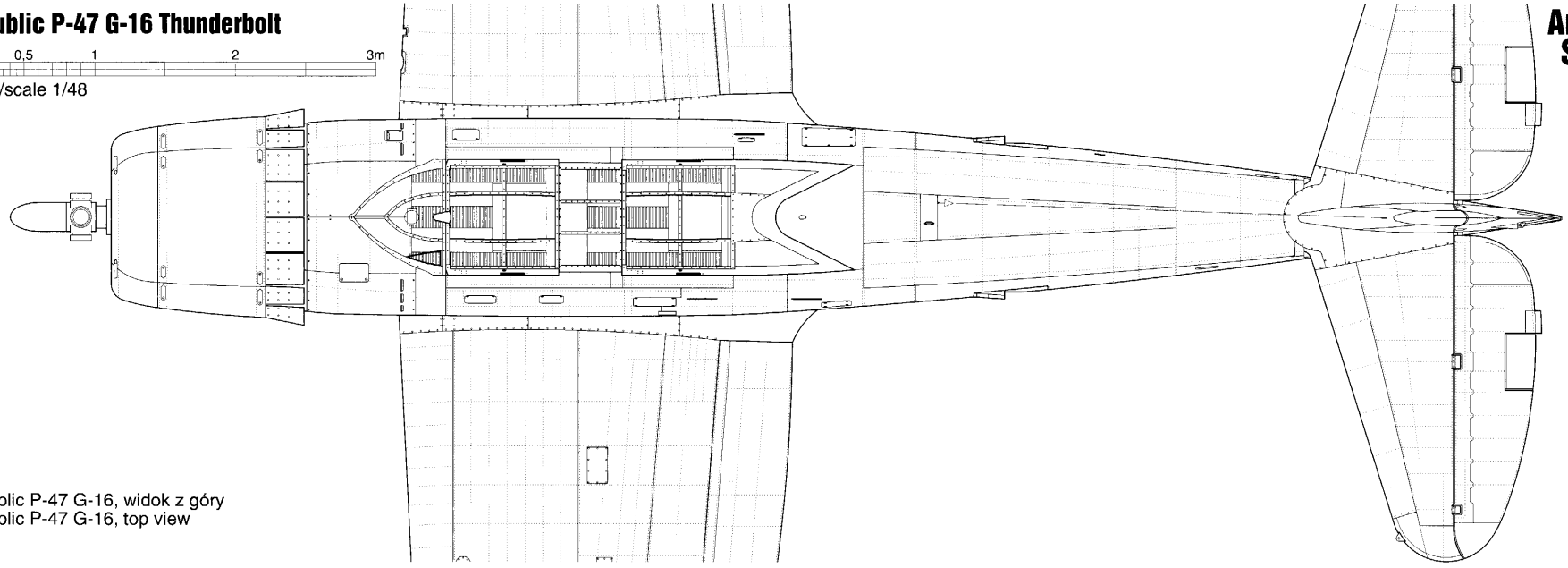
Skala/scale: 1/48, 1/24

Republic P-47 G-16 Thunderbolt

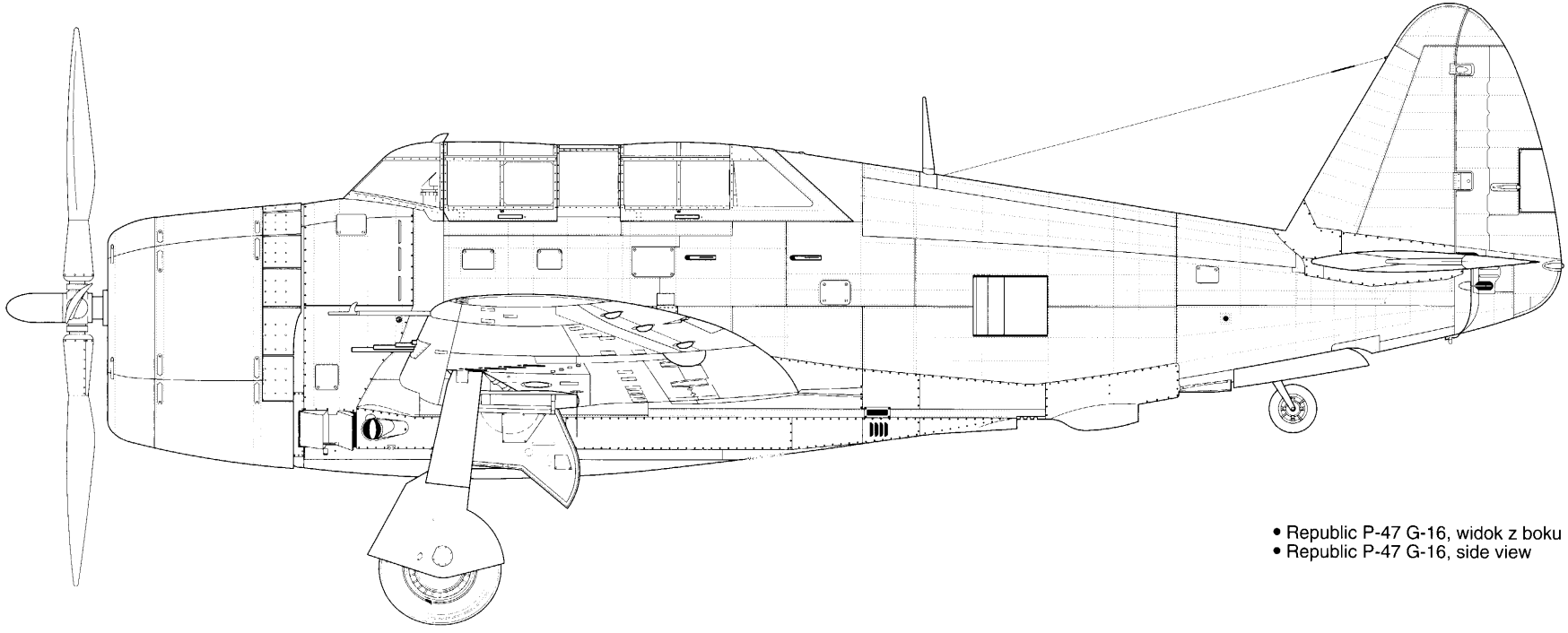
0 0,5 1 2 3m

Skala/scale 1/48

Arkusz 10
Sheet 10



- Republic P-47 G-16, widok z góry
- Republic P-47 G-16, top view



- Republic P-47 G-16, widok z boku
- Republic P-47 G-16, side view

Opracowanie i rysunki: © Maciej Noszczak 2005

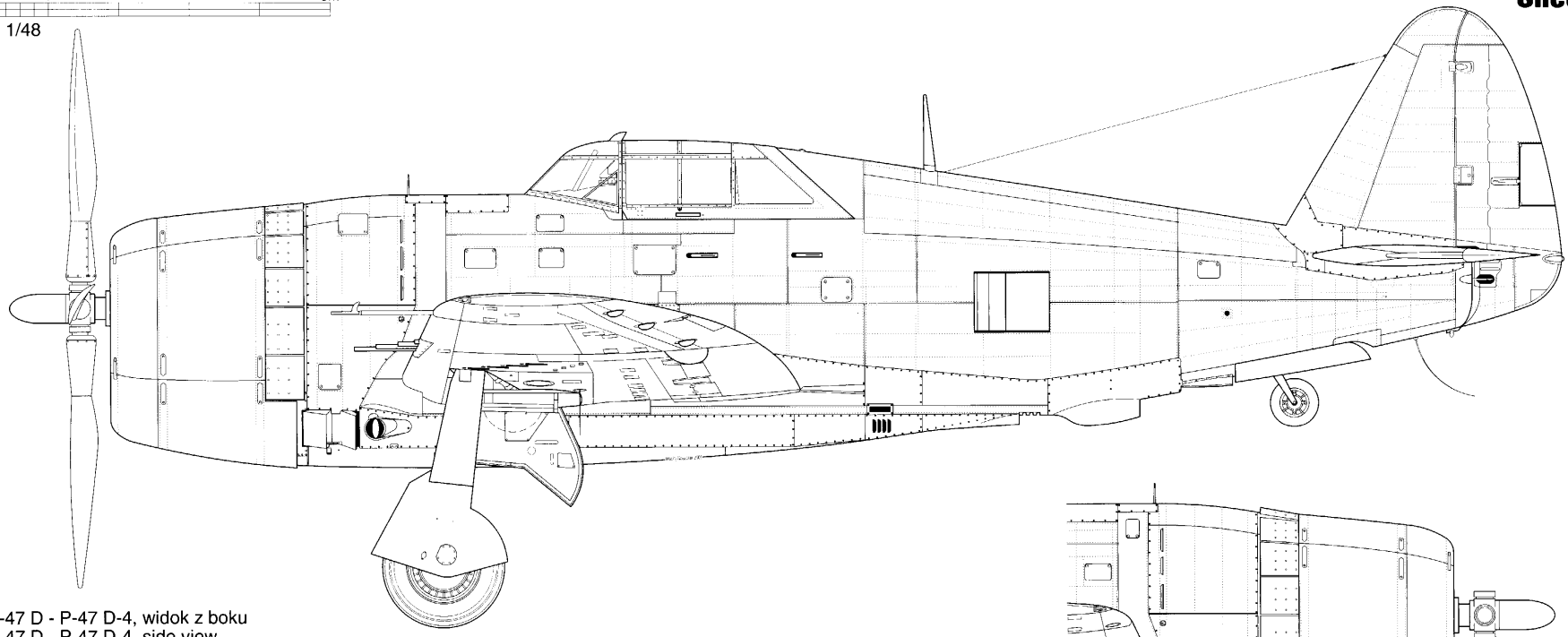
KAGERO

Skala/scale: 1/48

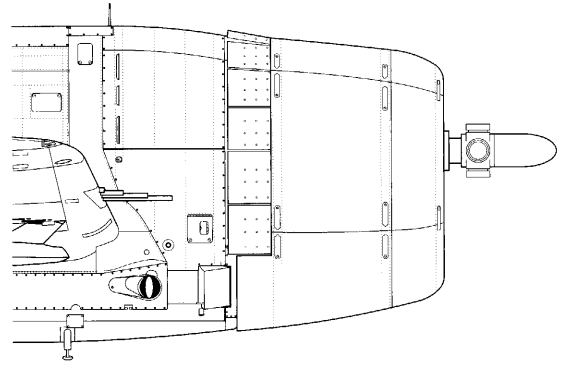
Republic P-47 D - P-47 D-4 Thunderbolt

0 0,5 1 2 3m

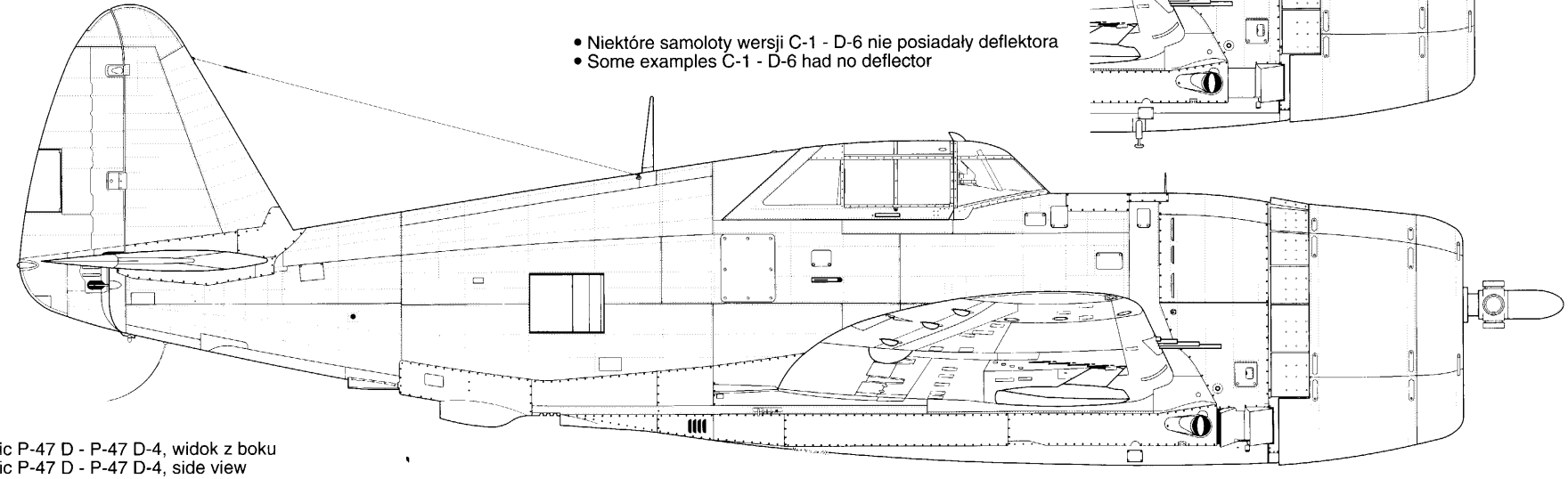
Skala/scale 1/48



• Republic P-47 D - P-47 D-4, widok z boku
• Republic P-47 D - P-47 D-4, side view



• Niektóre samoloty wersji C-1 - D-6 nie posiadały deflektora
• Some examples C-1 - D-6 had no deflector



• Republic P-47 D - P-47 D-4, widok z boku
• Republic P-47 D - P-47 D-4, side view

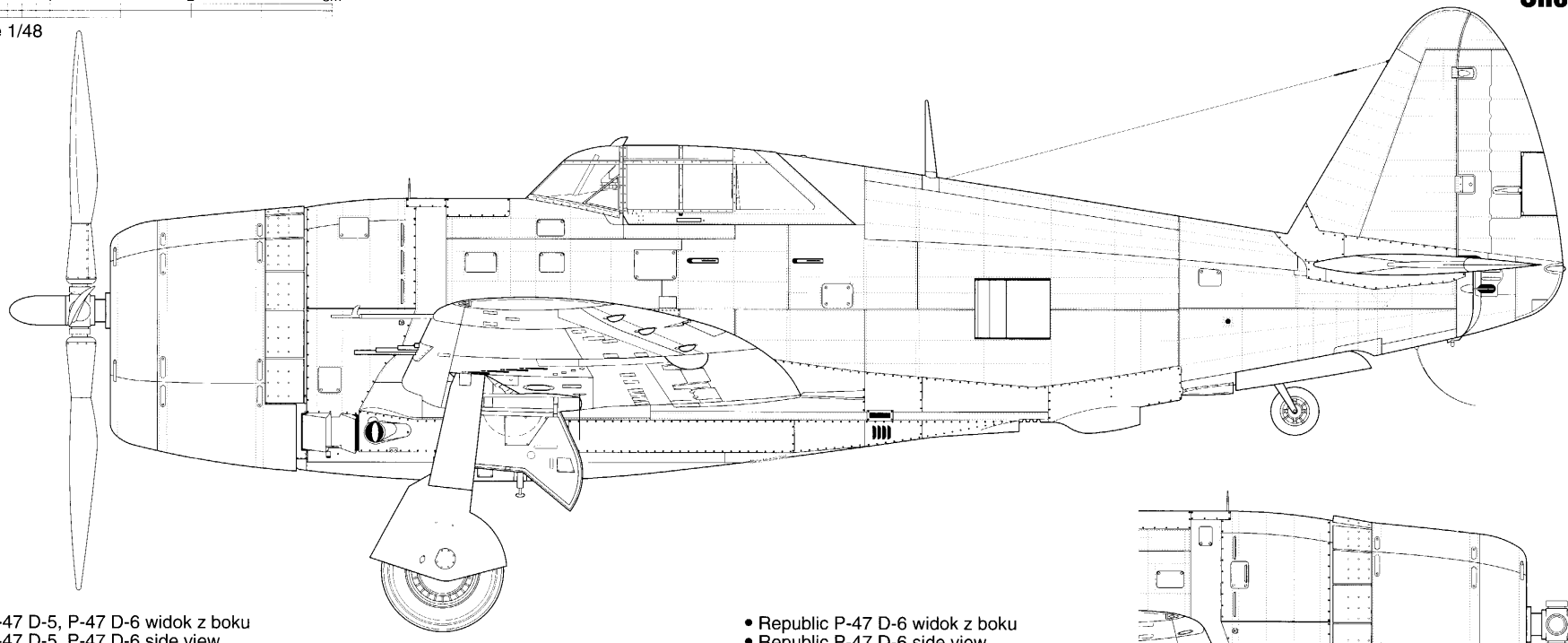
Opracowanie i rysunki: © Maciej Noszczak 2005

KAGERO

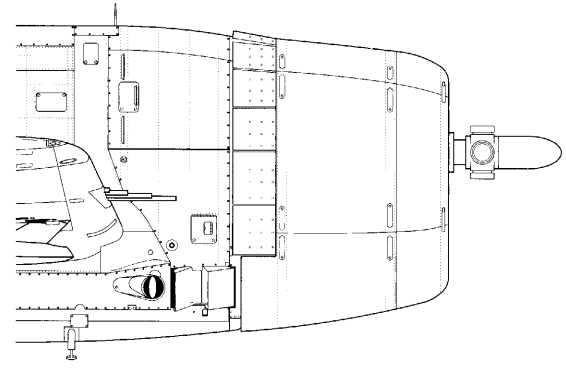
Republic P-47 D-5, P-47 D-6 Thunderbolt

0 0,5 1 2 3m

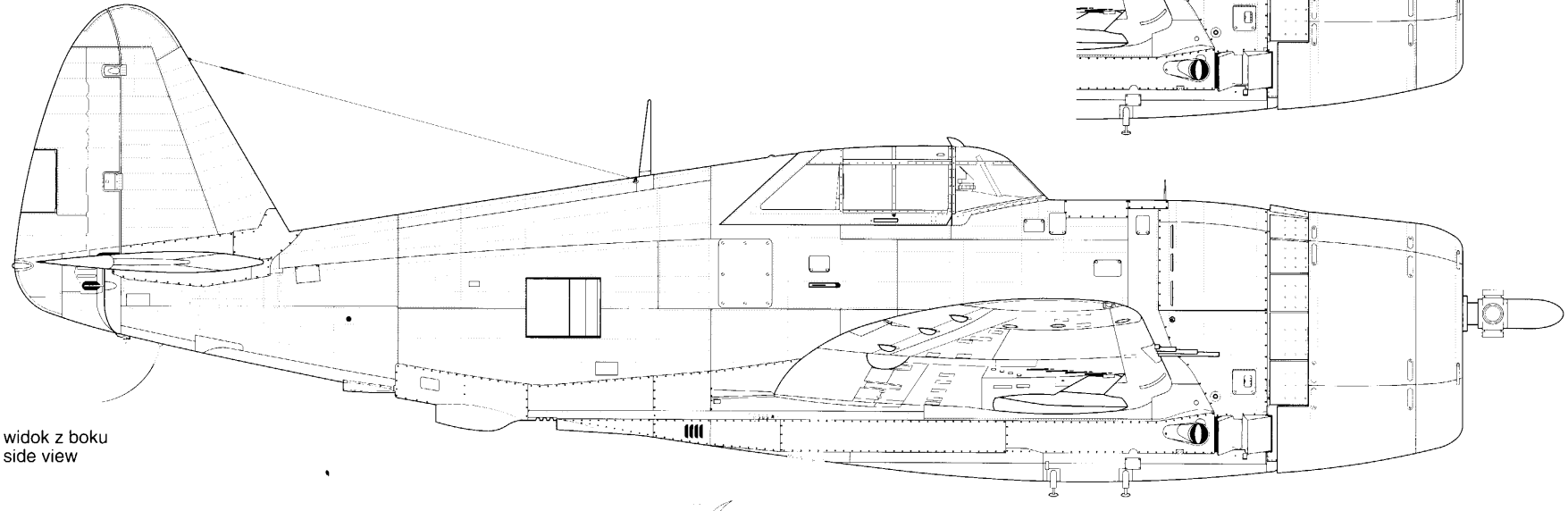
Skala/scale 1/48



- Republic P-47 D-5, P-47 D-6 widok z boku
- Republic P-47 D-5, P-47 D-6 side view



- Republic P-47 D-6 widok z boku
- Republic P-47 D-6 side view



- Republic P-47 D-5 widok z boku
- Republic P-47 D-5 side view

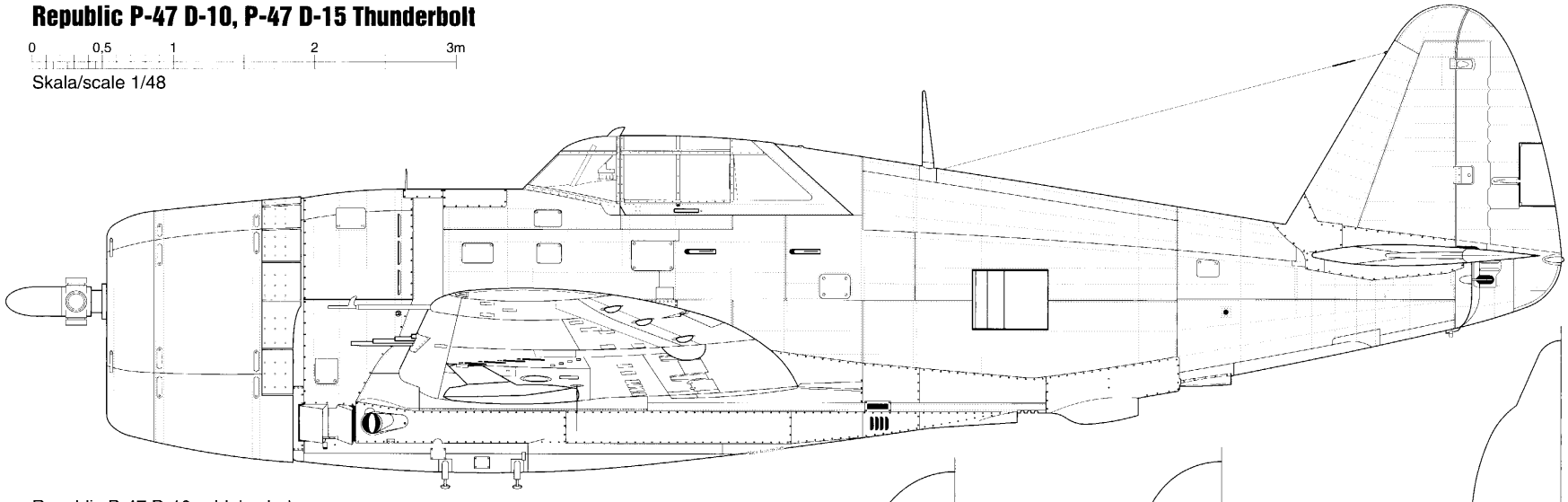
Opracowanie i rysunki: © Maciej Noszczak 2005

KAGERO

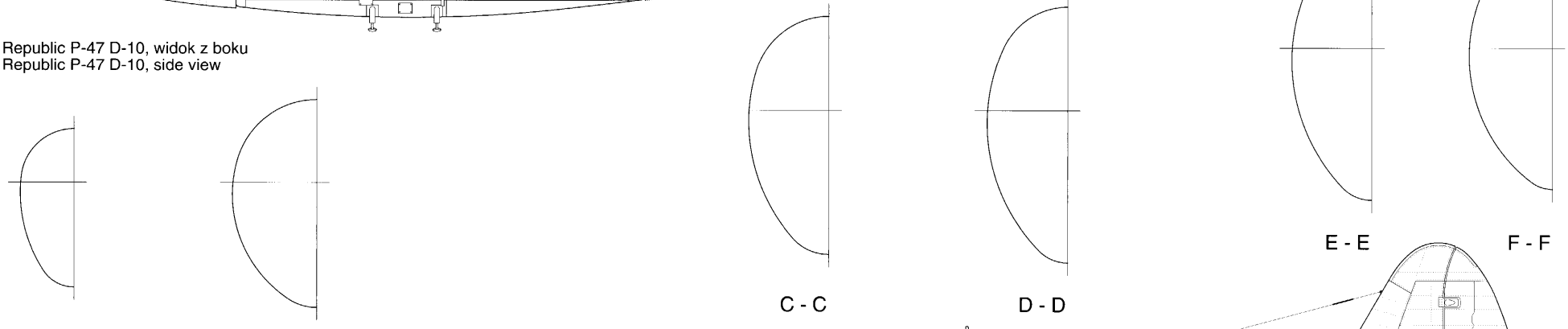
Republic P-47 D-10, P-47 D-15 Thunderbolt

0 0,5 1 2 3m

Skala/scale 1/48



• Republic P-47 D-10, widok z boku
• Republic P-47 D-10, side view



A - A

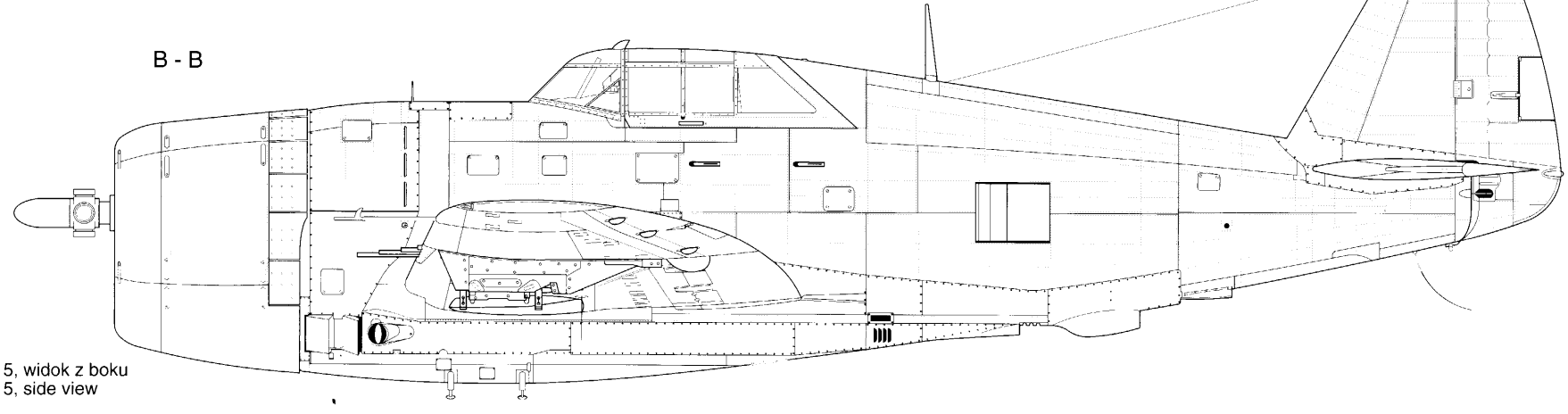
B - B

C - C

D - D

E - E

F - F



• Republic P-47 D-15, widok z boku
• Republic P-47 D-15, side view

Opracowanie i rysunki: © Maciej Noszczak 2005

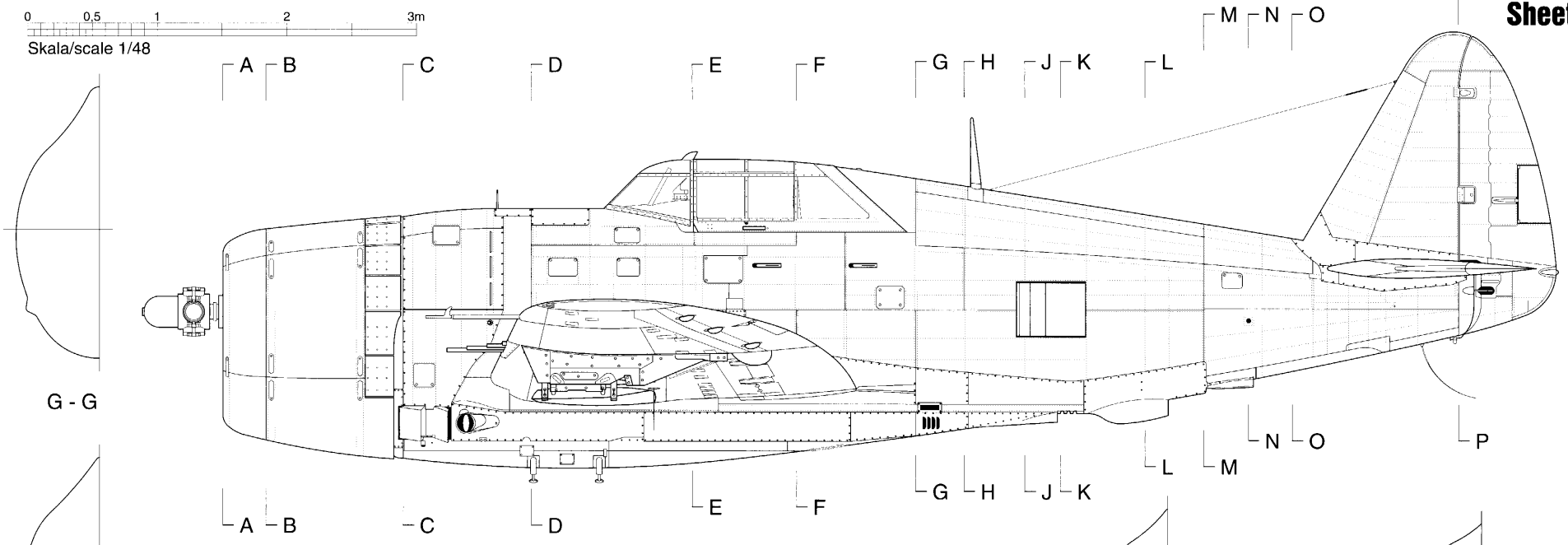
KAGERO

Skala/scale: 1/48

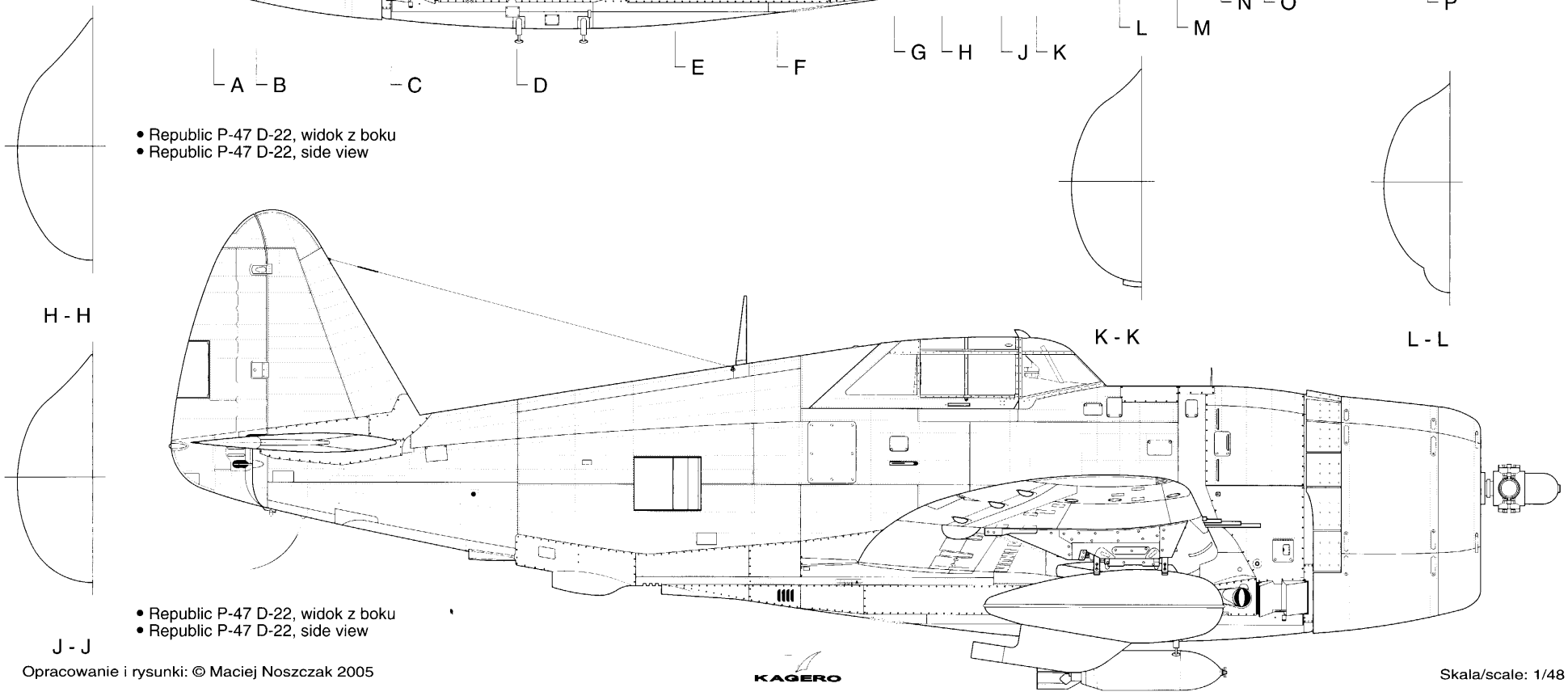
Republic P-47 D-22 Thunderbolt

0 0,5 1 2 3m

Skala/scale 1/48



- Republic P-47 D-22, widok z boku
- Republic P-47 D-22, side view



- Republic P-47 D-22, widok z boku
- Republic P-47 D-22, side view

Opracowanie i rysunki: © Maciej Noszczak 2005

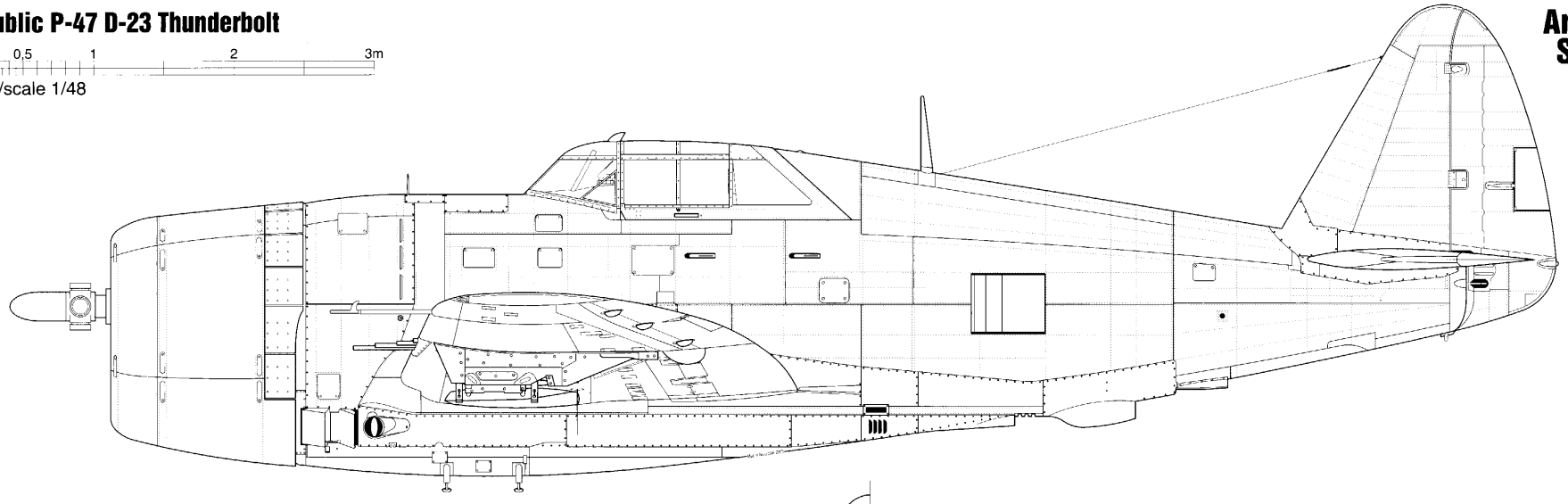
KAGERO

Skala/scale: 1/48

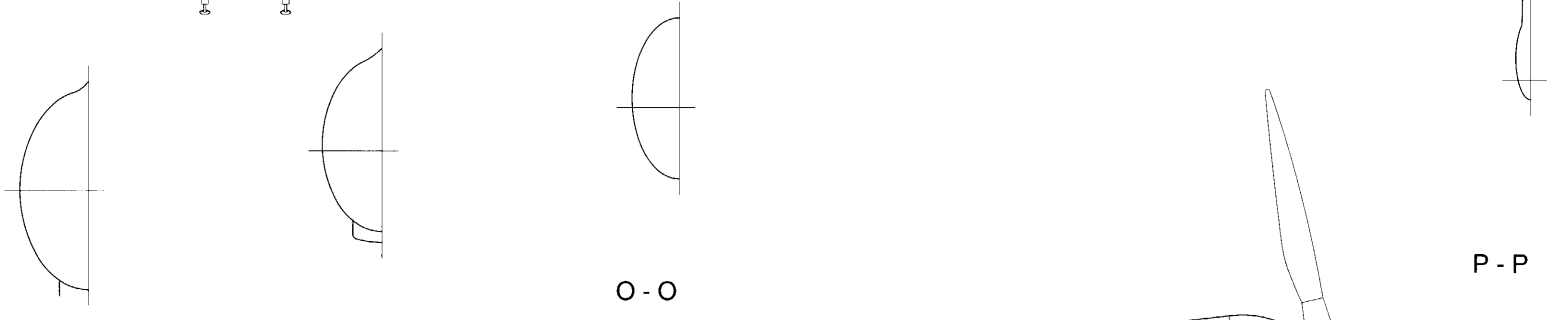
Republic P-47 D-23 Thunderbolt

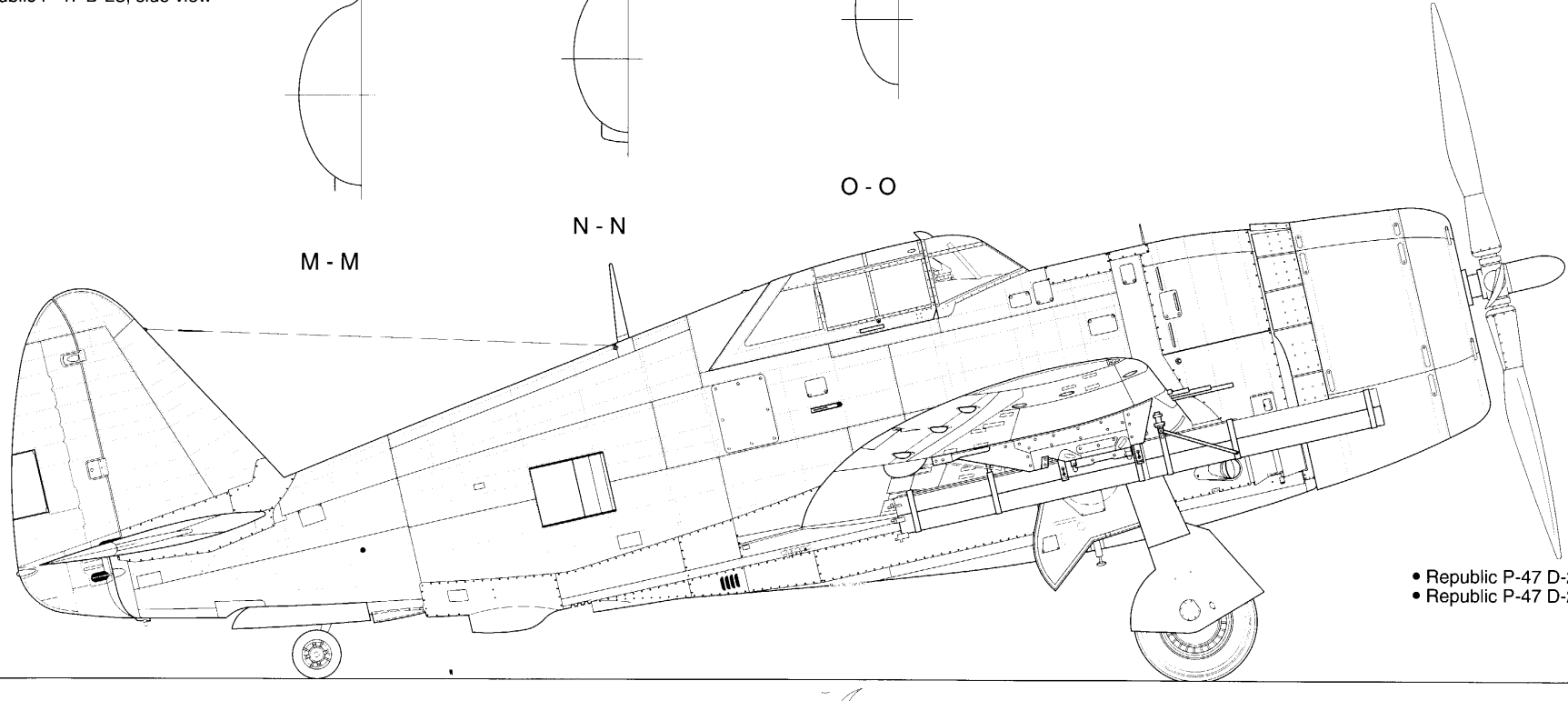
Arkusz 15
Sheet 15

0 0,5 1 2 3m
Skala/scale 1/48



- Republic P-47 D-23, widok z boku
- Republic P-47 D-23, side view





- Republic P-47 D-23, widok z boku
- Republic P-47 D-23, side view

Opracowanie i rysunki: © Maciej Noszczak 2005

KAGERO

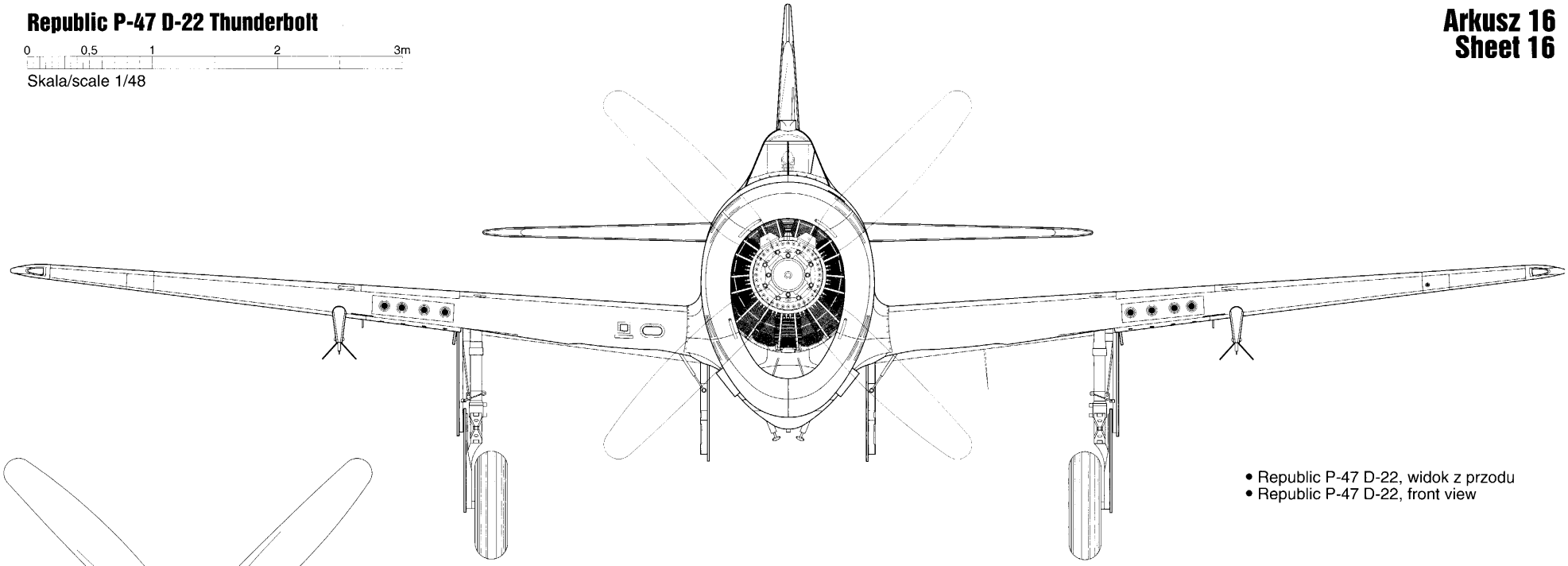
Skala/scale: 1/48

Republic P-47 D-22 Thunderbolt

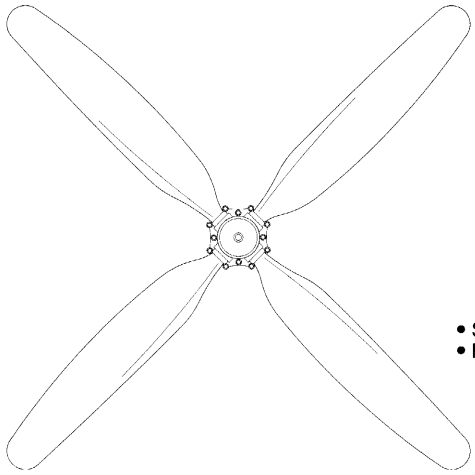
0 0,5 1 2 3m

Skala/scale 1/48

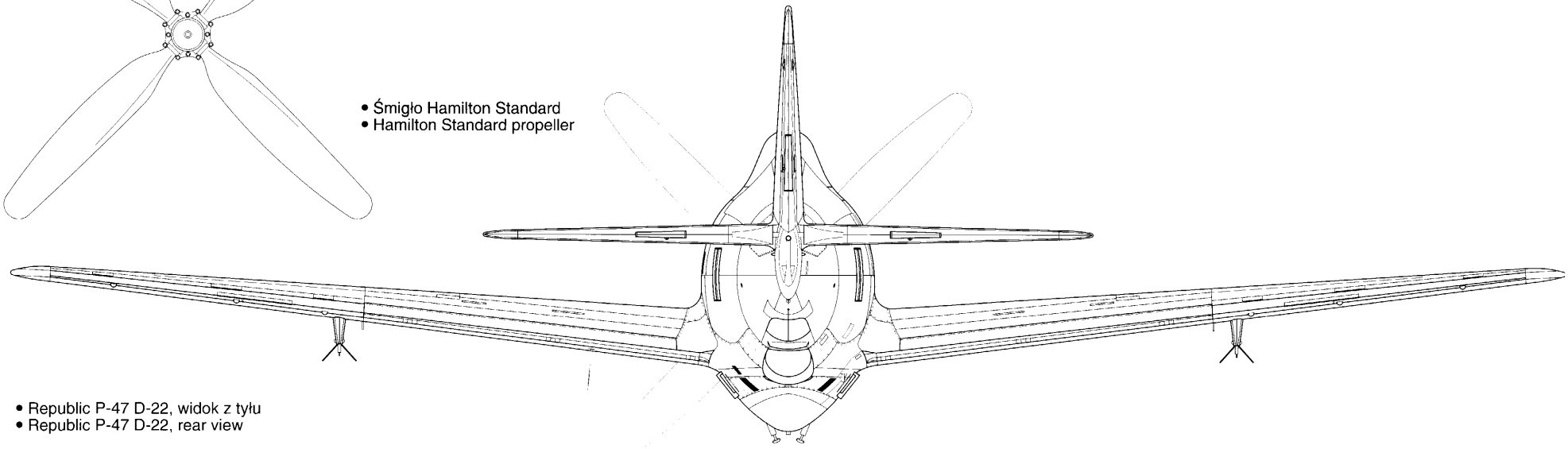
Arkusz 16
Sheet 16



- Republic P-47 D-22, widok z przodu
- Republic P-47 D-22, front view



- Śmigło Hamilton Standard
- Hamilton Standard propeller



- Republic P-47 D-22, widok z tyłu
- Republic P-47 D-22, rear view

Opracowanie i rysunki: © Maciej Noszczak 2005

KAGERO

Skala/scale: 1/48

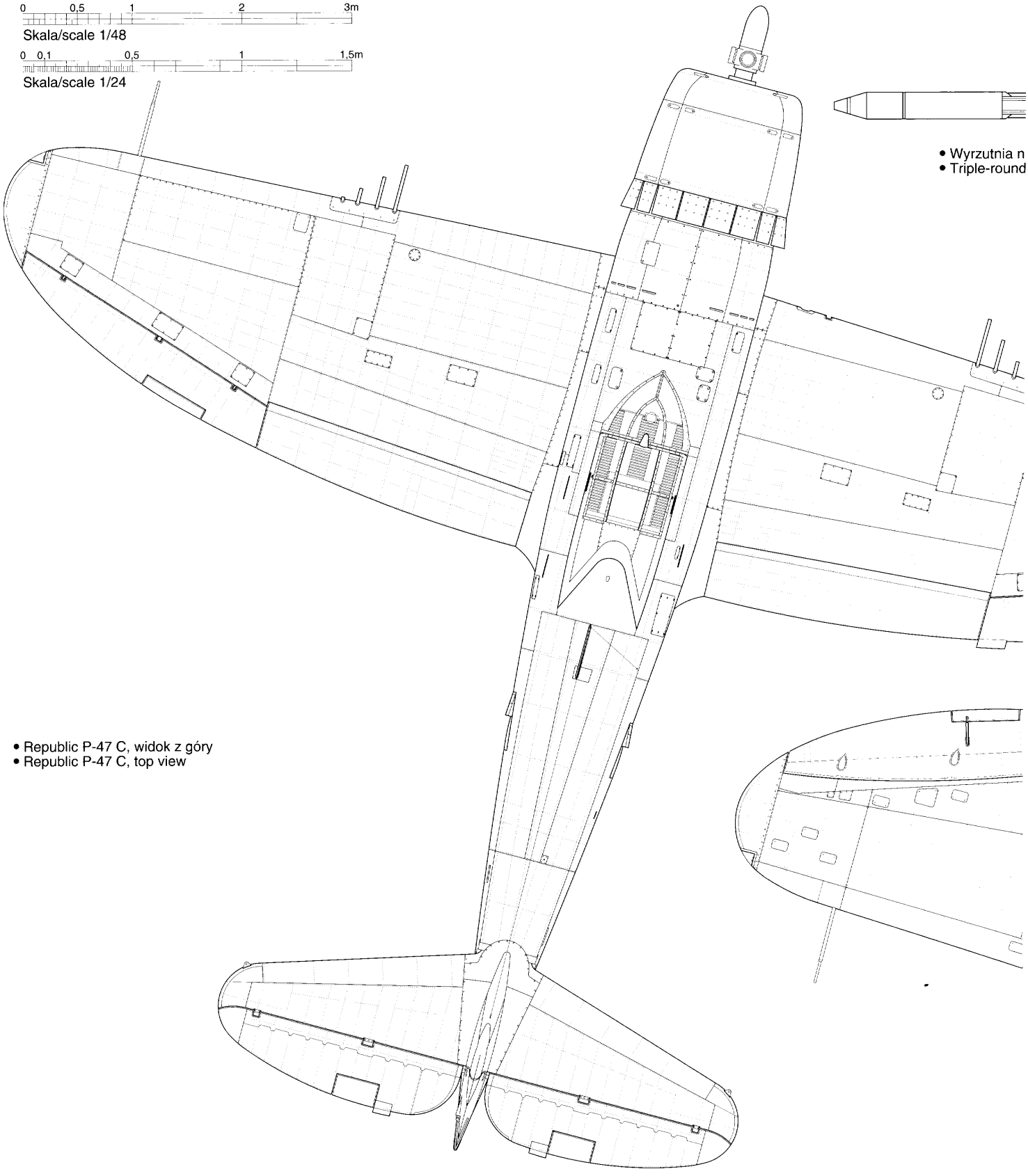
Republic P-47 C Thunderbolt

0 0,5 1 2 3m

Skala/scale 1/48

0 0,1 0,5 1 1,5m

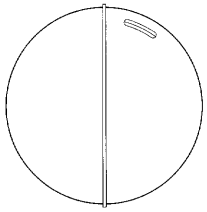
Skala/scale 1/24

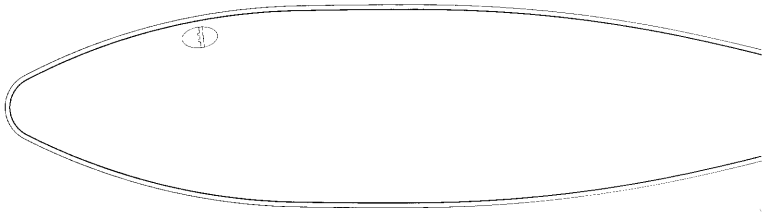


• Wyrzutnia n
• Triple-round

• Republic P-47 C, widok z góry
• Republic P-47 C, top view

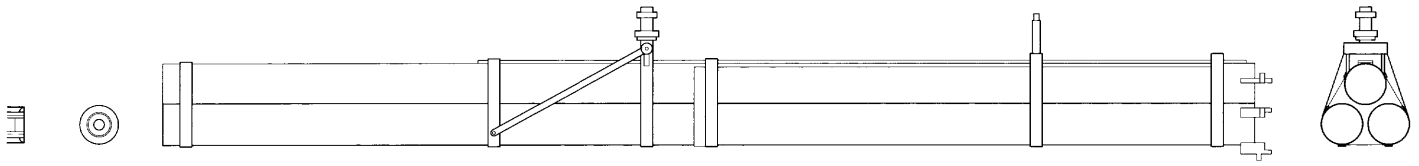
• Podwieszany zbiornik Lockheed (500l)
• Lockheed 165 gallon (500l) fuel tank



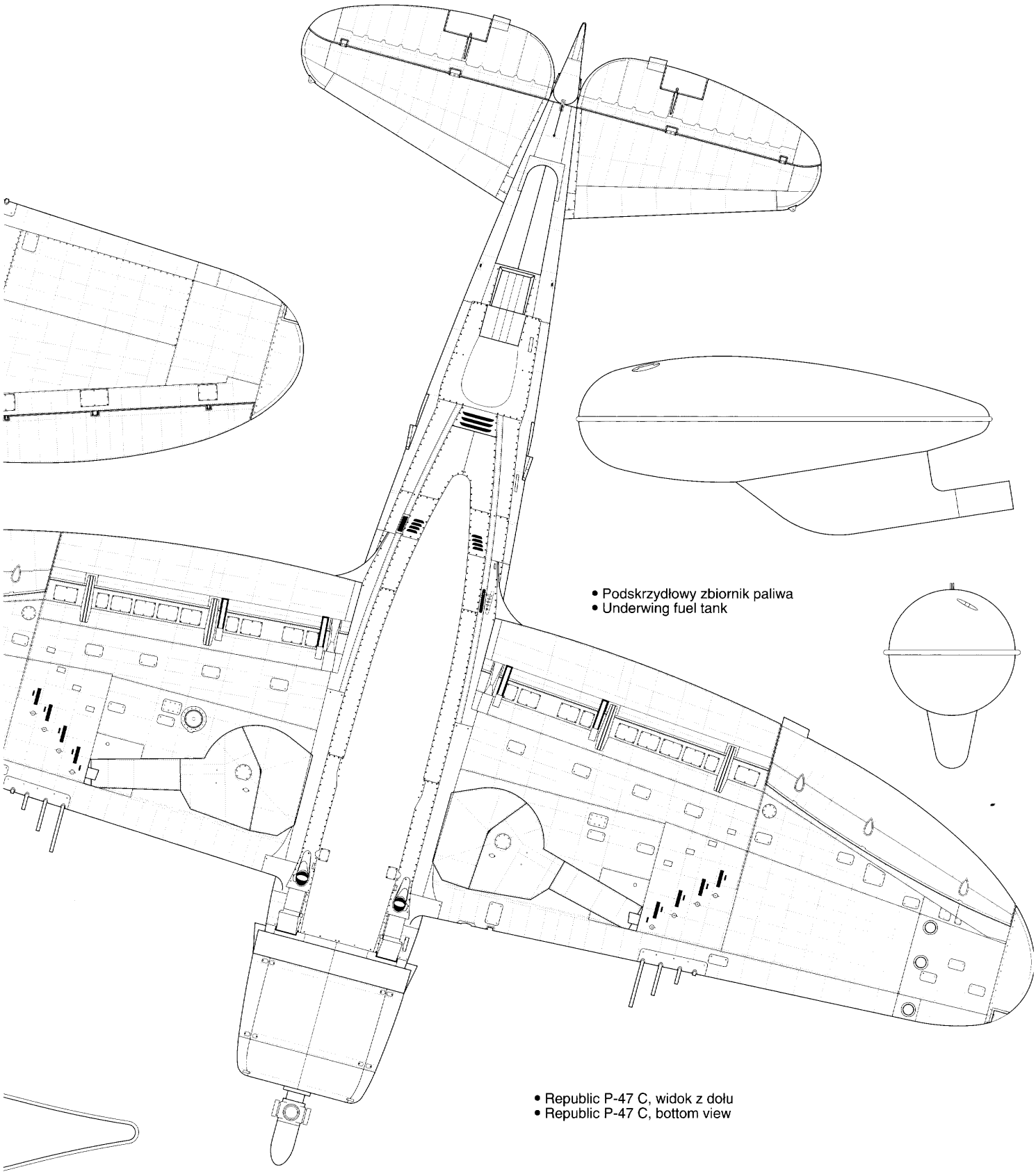


Opracowanie i rysunki: © Maciej Noszczak 2005

KA



iekierowanych pocisków 114 mm
4.5 inch (114 mm) "Bazooka" rocket launcher



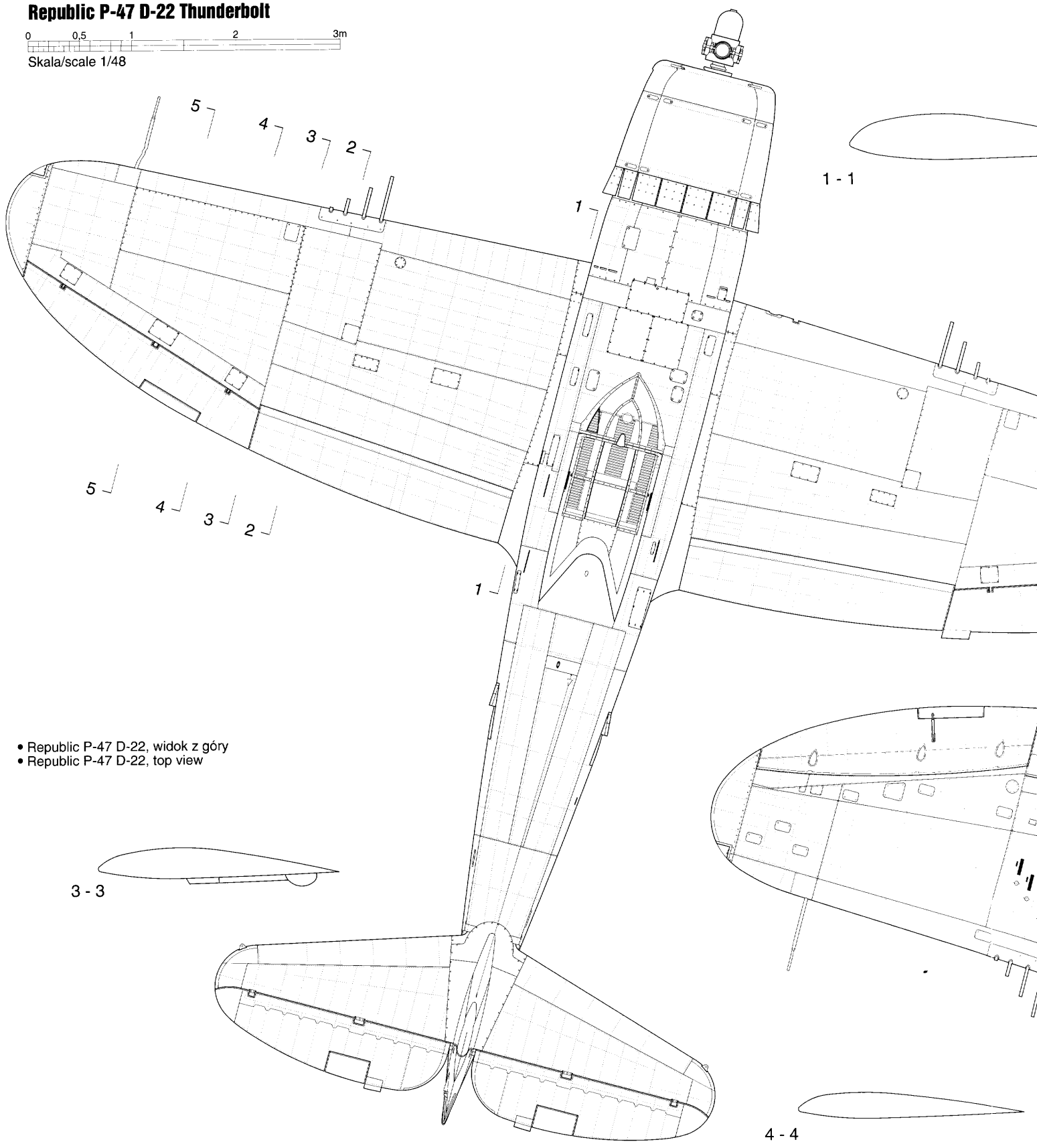
• Podskrzydłowy zbiornik paliwa
• Underwing fuel tank

• Republic P-47 C, widok z dołu
• Republic P-47 C, bottom view

Republic P-47 D-22 Thunderbolt

0 0,5 1 2 3m

Skala/scale 1/48

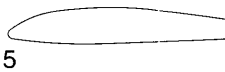


1 - 1

3 - 3

4 - 4

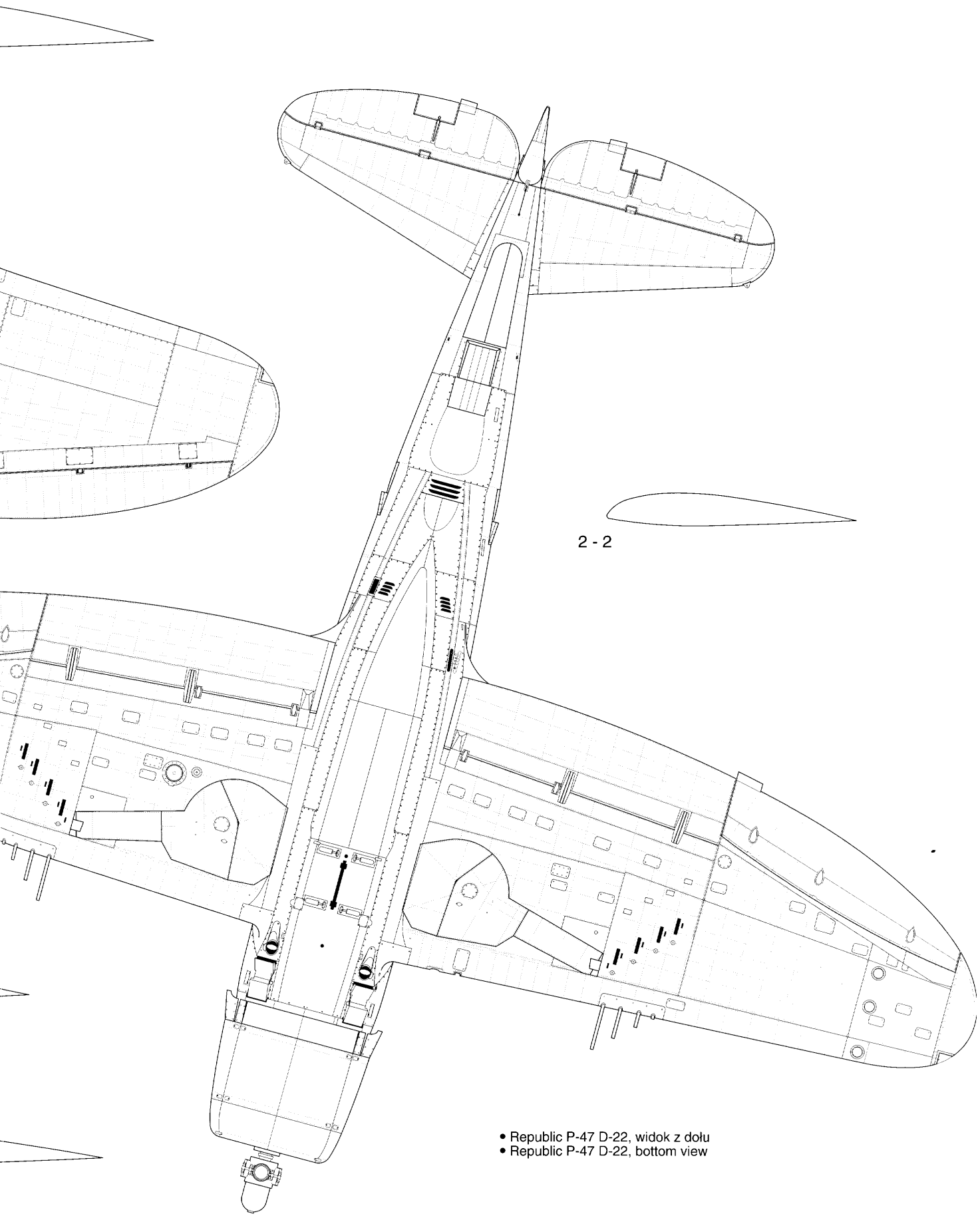
5 - 5



- Republic P-47 D-22, widok z góry
- Republic P-47 D-22, top view

Opracowanie i rysunki: © Maciej Noszczak 2005

KAGERO



• Republic P-47 D-22, widok z dołu
• Republic P-47 D-22, bottom view

Skala/scale: 1/48

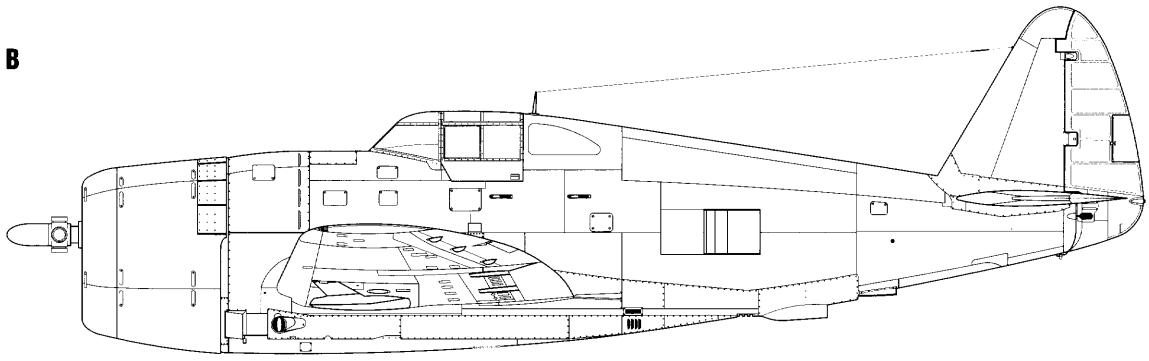
Republic P-47 B - P-47 D-40, wykaz zmian zewnętrznych w wersjach samolotu
Republic P-47 B - P-47 D-40, specification of external changes

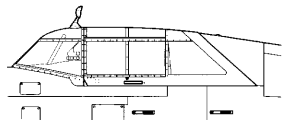
Arkusz 17
Sheet 17

0 0,5 1 2 3 4 4,5

Skala/scale 1/72

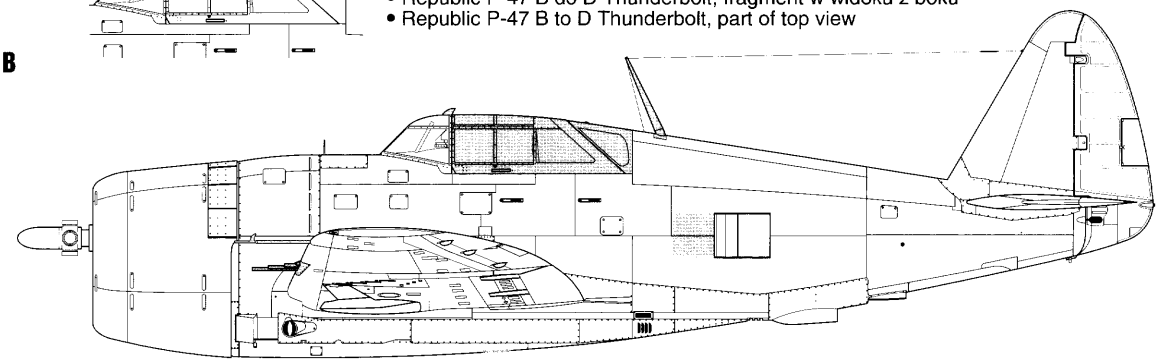
Republic XP-47 B



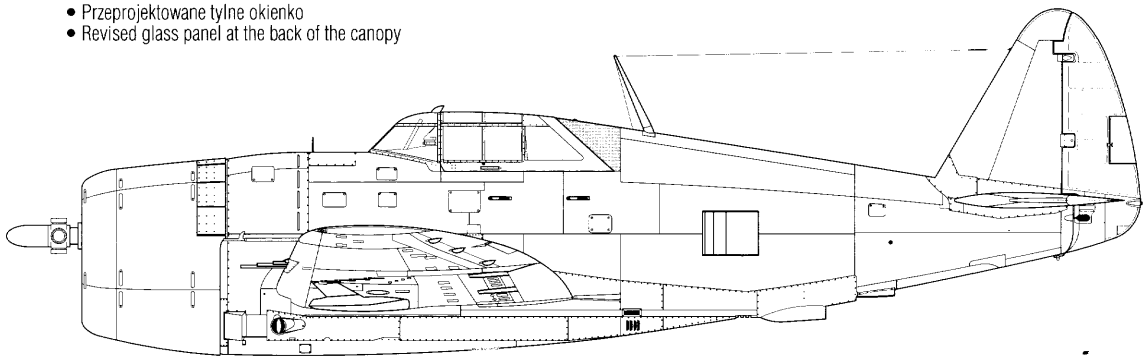


- Republic P-47 B do D Thunderbolt, fragment w widoku z boku
- Republic P-47 B to D Thunderbolt, part of top view

Republic P-47 B

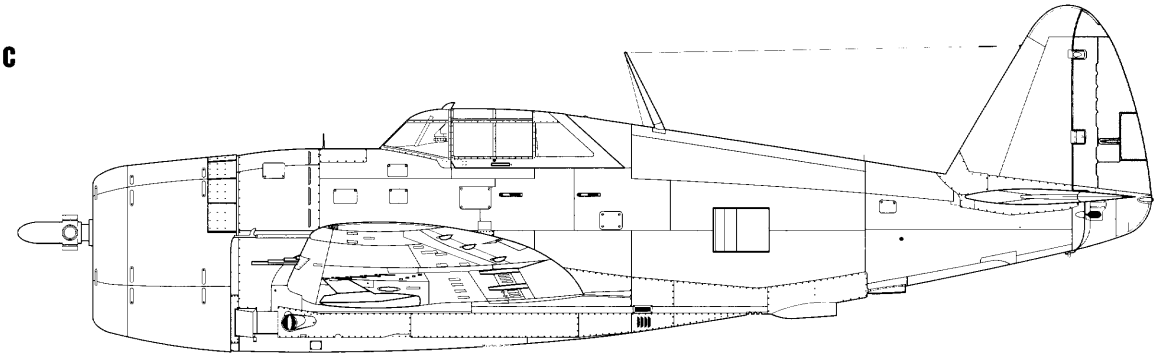


- Sześć k.m. kal. 12,7mm
- Six 12.7mm m.g.
- Rurka pitota przeniesiona na lewą stronę
- Pitot's tube moved on port side
- Przeprojektowane tylne okienko
- Revised glass panel at the back of the canopy
- Przeprojektowana osłona kabiny
- Redesigned canopy
- Lusterko nad kabiną - różne typy
- Rear view mirror over cockpit - various types
- Nowy maszt antenowy
- New high antenna mast
- Zmieniony podział blach wokół chłodnicy
- New arrangement of fuselage panels around intercooler



- Późna seria Republic P-47 B
- Late series Republic P-47 B
- Brak tylnego okienka
- Glass panel at the back of the canopy removed

Republic P-47 C



- Metalowy statecznik pionowy
- Metal-covered rudder
- Dodatkowa antena z tyłu kadłuba
- Whip antenna near rear section of fuselage

Zmiany / changes

Opracowanie i rysunki: © Maciej Noszczak 2005

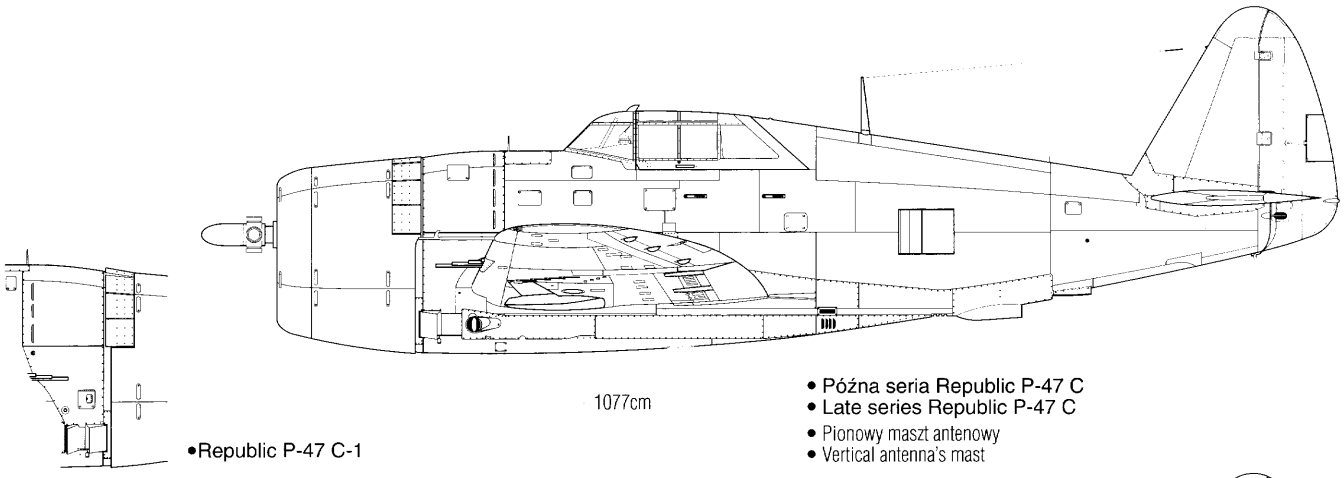
KAGERO

Skala/scale: 1/72

Republic P-47 B - P-47 D-40, wykaz zmian zewnętrznych w wersjach samolotu
Republic P-47 B - P-47 D-40, specification of external changes

0 0,5 1 2 3 4 4,5

Skala/scale 1/72



1077cm

- Późna seria Republic P-47 C
- Late series Republic P-47 C
- Pionowy maszt antenowy
- Vertical antenna's mast

•Republic P-47 C-1

Republic P-47 C-1

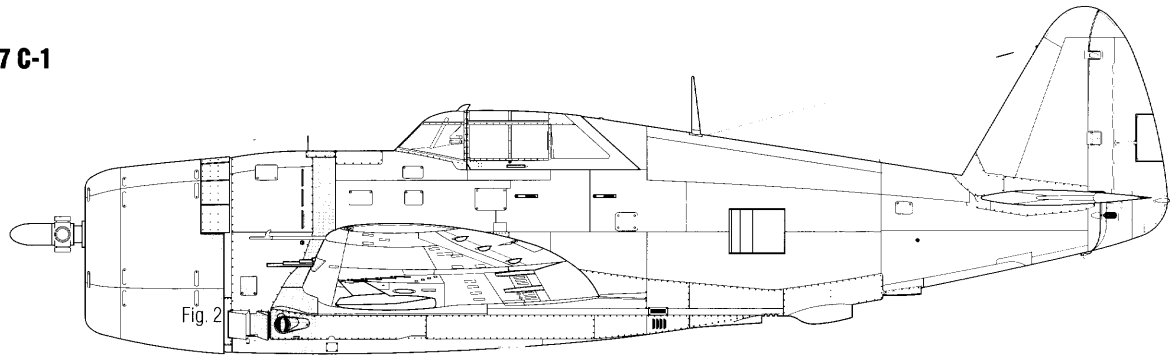
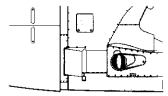


Fig. 2

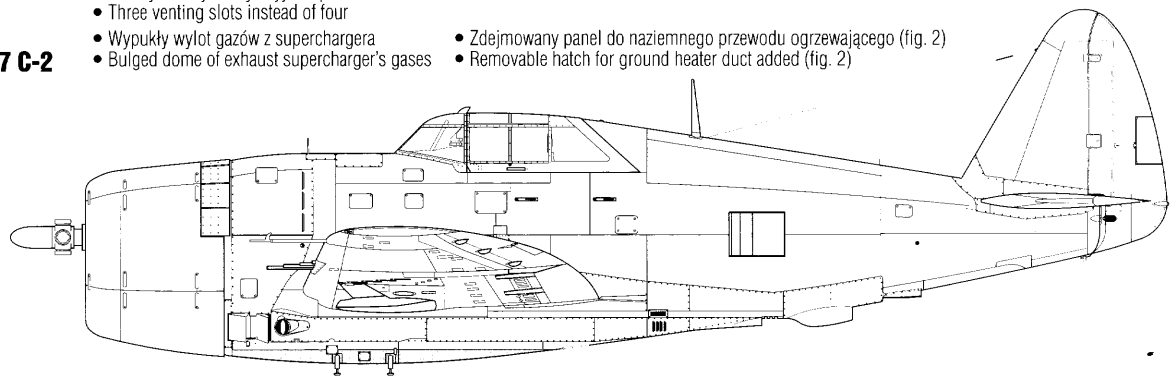


- Uwaga: niektóre egzemplarze do wersji D-6 włącznie nie posiadały klapki deflektora
- Note: some examples to D-6 ver. had no deflector flaps

1101cm

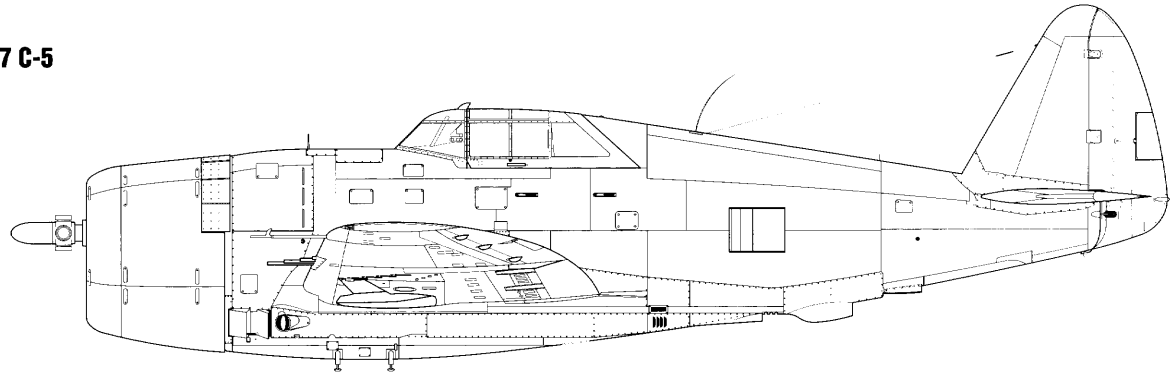
- Wstawka z przodu samolotu
- Forward fuselage extended by an extra 8-inch section
- Po trzy otwory wentylacyjne z przodu kadłuba
- Three venting slots instead of four
- Wypukły wylot gazów z supercharegera
- Bulged dome of exhaust supercharger's gases
- Zdejmowany panel do naziemnego przewodu ogrzewającego (fig. 2)
- Removable hatch for ground heater duct added (fig. 2)

Republic P-47 C-2



- Wyrzutnik podkadłubowy B-7, jako standard wyposażenia samolotu
- B-7 shackle as standard equipment

Republic P-47 C-5



- Druciana antena
- Whip antenna

Zmiany / changes

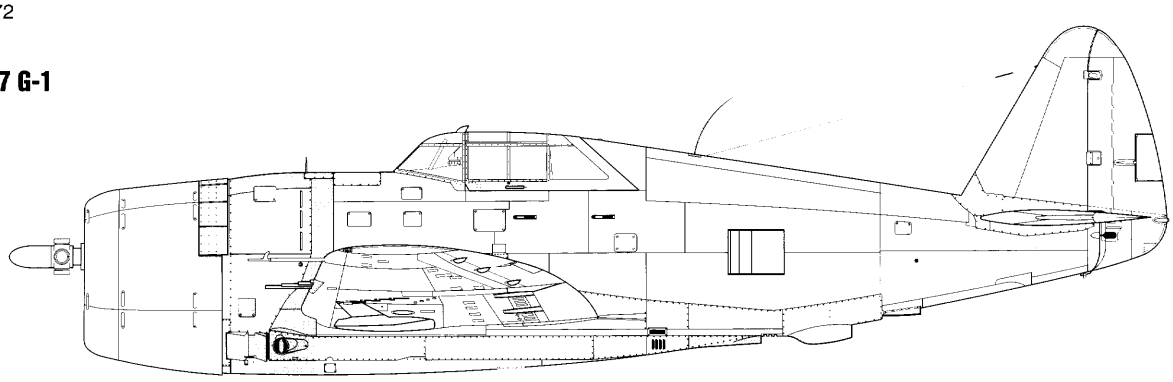
Opracowanie i rysunki: © Maciej Noszczak 2005

Republic P-47 B - P-47 D-40, wykaz zmian zewnętrznych w wersjach samolotu
Republic P-47 B - P-47 D-40, specification of external changes

Arkusz 19
Sheet 19

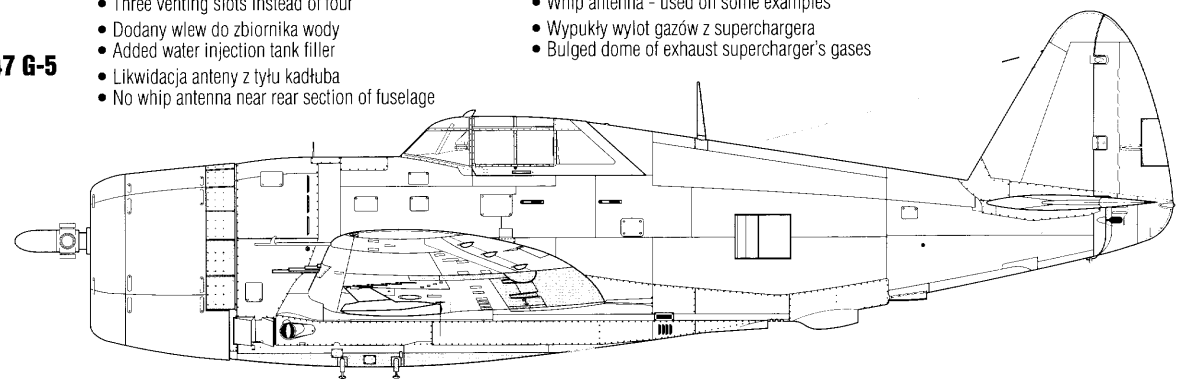
0 0,5 1 2 3 4 4,5
Skala/scale 1/72

Republic P-47 G-1



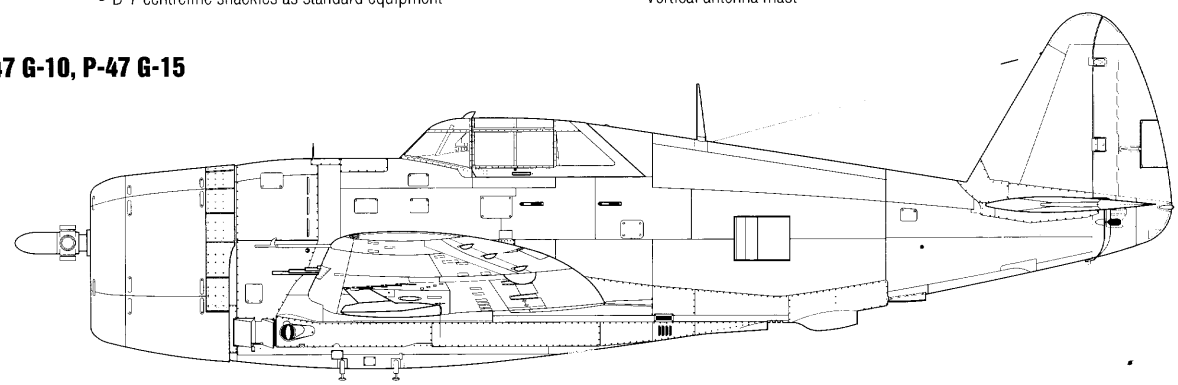
- Wstawka z przodu samolotu
- Forward fuselage extended by an extra 8-inch section
- Po trzy otwory wentylacyjne z przodu kadłuba
- Three venting slots instead of four
- Dodany wlew do zbiornika wody
- Added water injection tank filler
- Likwidacja anteny z tyłu kadłuba
- No whip antenna near rear section of fuselage
- Zdejmowany panel do naziemnego przewodu ogrzewającego
- Hatch for ground heater duct added
- Druciana antena - niektóre egzemplarze
- Whip antenna - used on some examples
- Wypukły wylot gazów z superchargera
- Bulged dome of exhaust supercharger's gases

Republic P-47 G-5



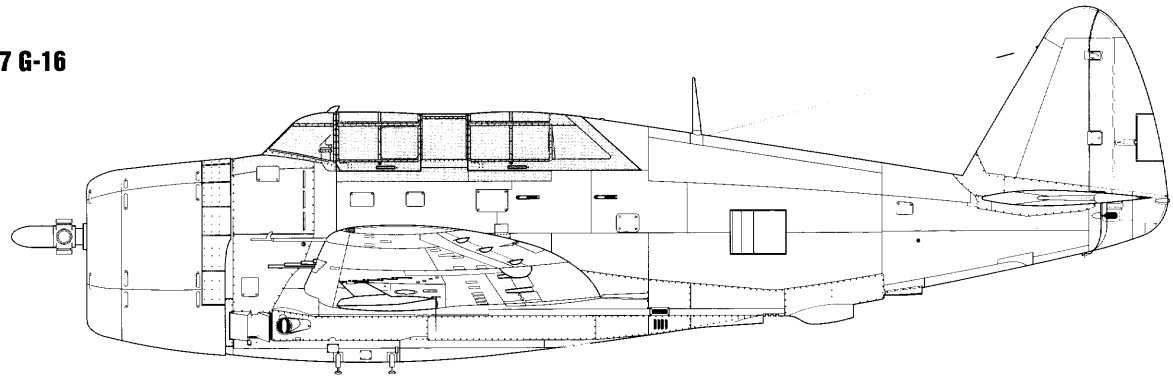
- Dodatkowe ruchome żaluzje wentylacyjne
- Additional cowl flaps
- Wyrzutnik podkadłubowy B-7, jako standard wyposażenia samolotu
- B-7 centreline shackles as standard equipment
- Powiększone klapy
- Bigger landing flaps
- Pionowy maszt antenowy
- Vertical antenna mast
- Podskrzydłowa antena
- Underwing whip antenna

Republic P-47 G-10, P-47 G-15



- Przeprojektowane żaluzje wentylacyjne
- Re-designed additional cowl flaps

Republic P-47 G-16



- Dwumiejscowa kabina pilota
- Two-seater cockpit

Zmiany / changes

Opracowanie i rysunki: © Maciej Noszczak 2005

KAGERO

Skala/scale: 1/72

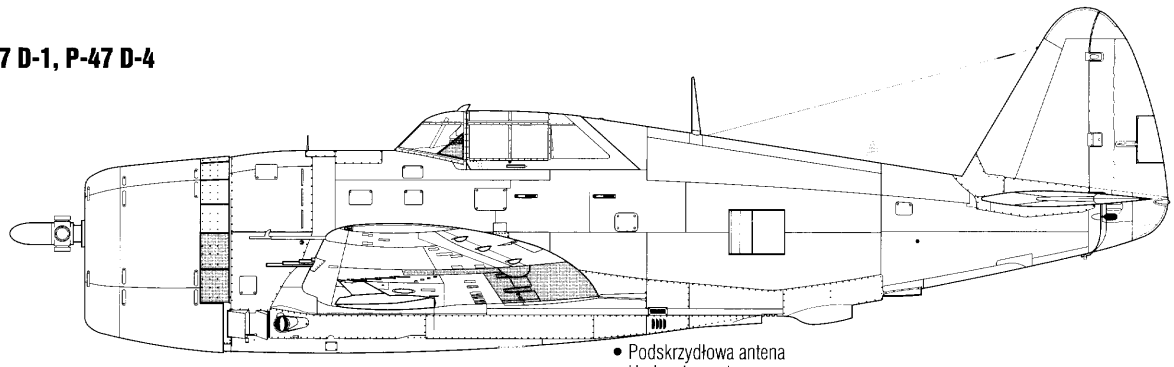
Republic P-47 B - P-47 D-40, wykaz zmian zewnętrznych w wersjach samolotu
Republic P-47 B - P-47 D-40, specification of external changes

Arkusz 20
Sheet 20

0 0,5 1 2 3 4 4,5

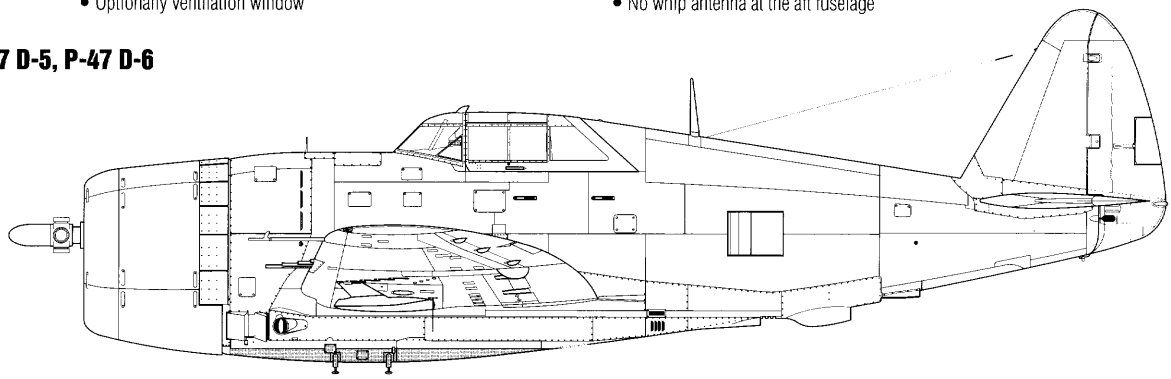
Skala/scale 1/72

Republic P-47 D-1, P-47 D-4



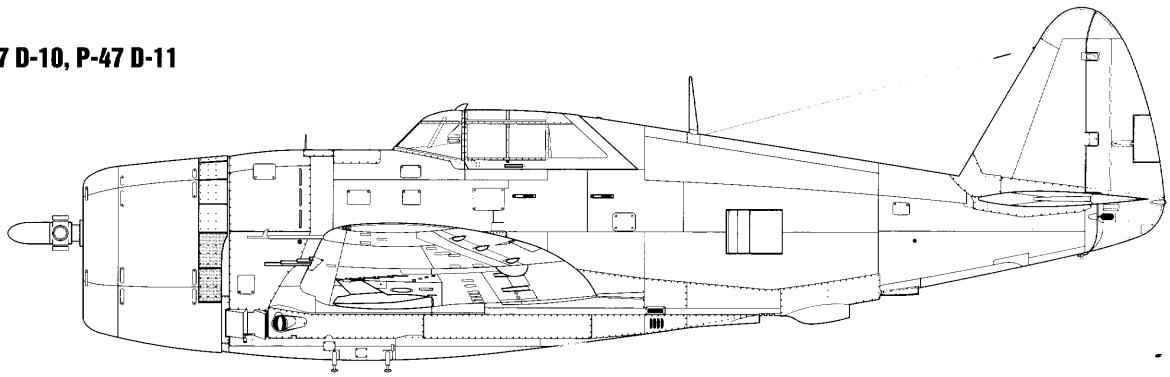
- Podskrzydłowa antena
- Underwing antenna
- Dodatkowe ruchome żaluzje wentylacyjne
- Added movable vent shutters
- Powiększone klapy
- Bigger landing flaps
- Okienko wentylacyjne - opcjonalnie
- Optionally ventilation window
- Likwidacja anteny z tyłu kadłuba
- No whip antenna at the aft fuselage

Republic P-47 D-5, P-47 D-6



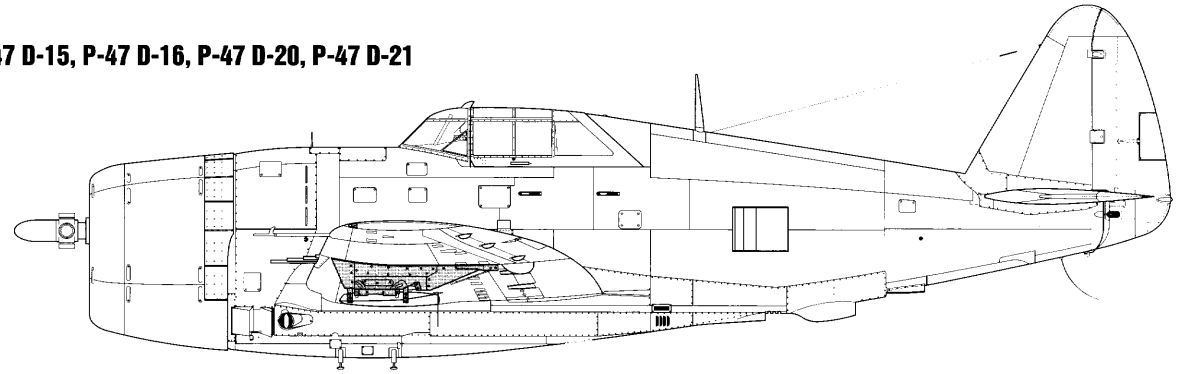
- Wyrzutnik podkadłubowy B-7, jako standard wyposażenia samolotu
- B-7 centreline shackles as standard equipment

Republic P-47 D-10, P-47 D-11



- Przeprojektowane żaluzje wentylacyjne
- Re-designed additional cowl flaps

Republic P-47 D-15, P-47 D-16, P-47 D-20, P-47 D-21



- Wyrzutniki podskrzydłowe stosowane jako standard
- Underwing racks used as standard

Zmiany / changes

Opracowanie i rysunki: © Maciej Noszczak 2005

KAGERO

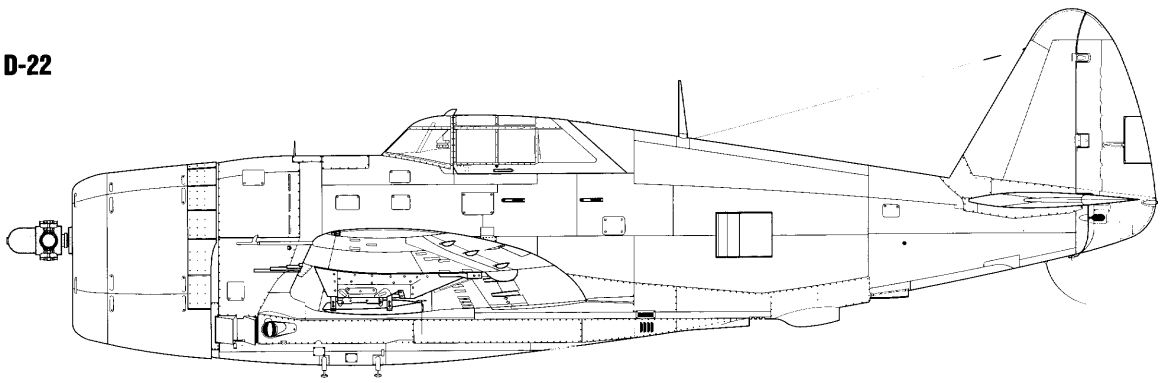
Skala/scale: 1/72

Republic P-47 B - P-47 D-40, wykaz zmian zewnętrznych w wersjach samolotu
Republic P-47 B - P-47 D-40, specification of external changes

Arkusz 21
Sheet 21

0 0,5 1 2 3 4 4,5
Skala/scale 1/72

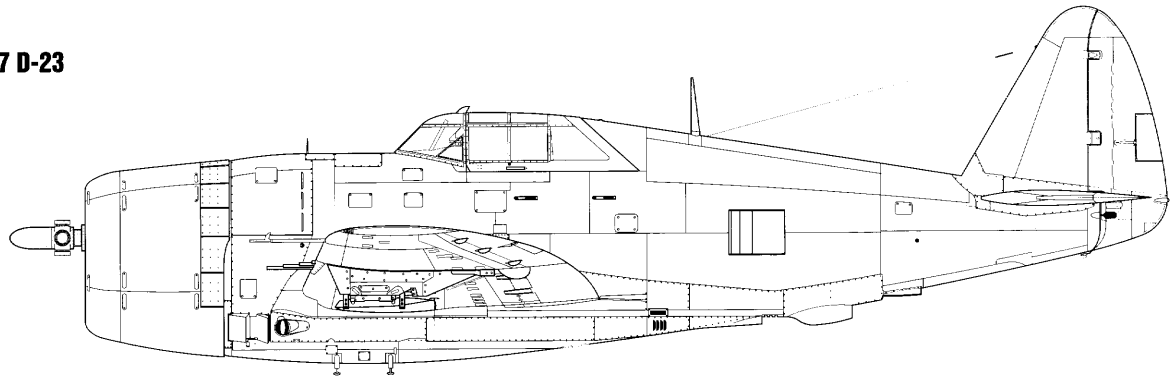
Republic P-47 D-22



- Śmigło Hamilton Standard
- Hamilton Standard propeller

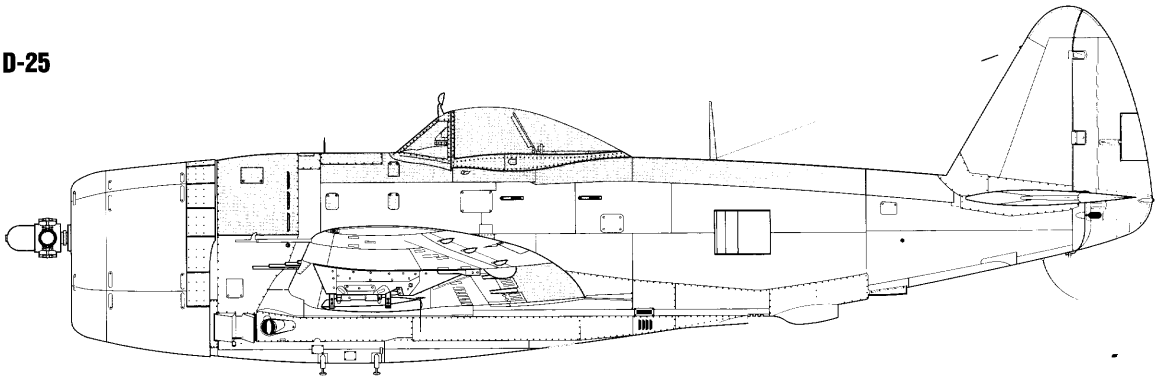
1092cm

Republic P-47 D-23



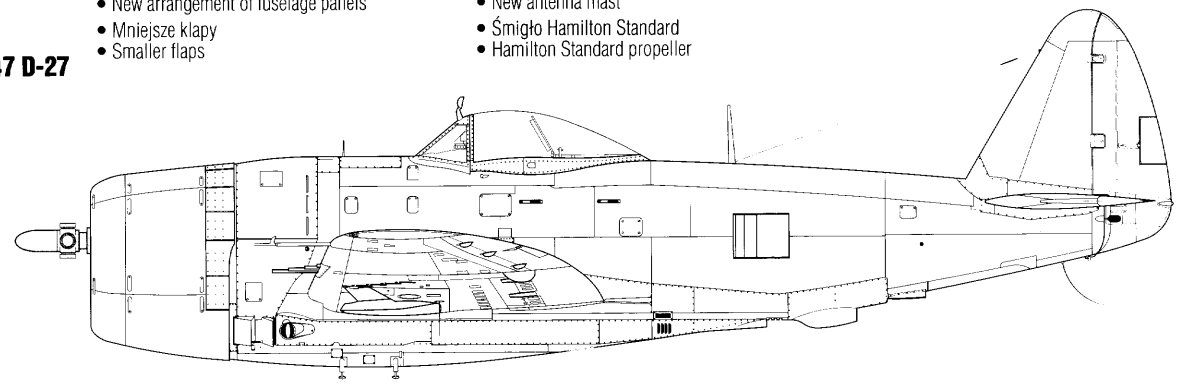
- Śmigło Curtiss Electric z nakładkami
- Cuffed Curtiss Electric propeller

Republic P-47 D-25



- Kroplowa osłona kabiny
- Bubble canopy
- Zmiana podziału blach kadłuba
- New arrangement of fuselage panels
- Mniejsze klapy
- Smaller flaps
- Zmiana kształtu niektórych klapek i wzierników
- Various covers and hatches re-shaped
- Nowy maszt antenowy
- New antenna mast
- Śmigło Hamilton Standard
- Hamilton Standard propeller

Republic P-47 D-27



- Śmigło Curtiss Electric z nakładkami
- Cuffed Curtiss Electric propeller

Zmiany / changes

Opracowanie i rysunki: © Maciej Noszczak 2005

KAGERO

Skala/scale: 1/72

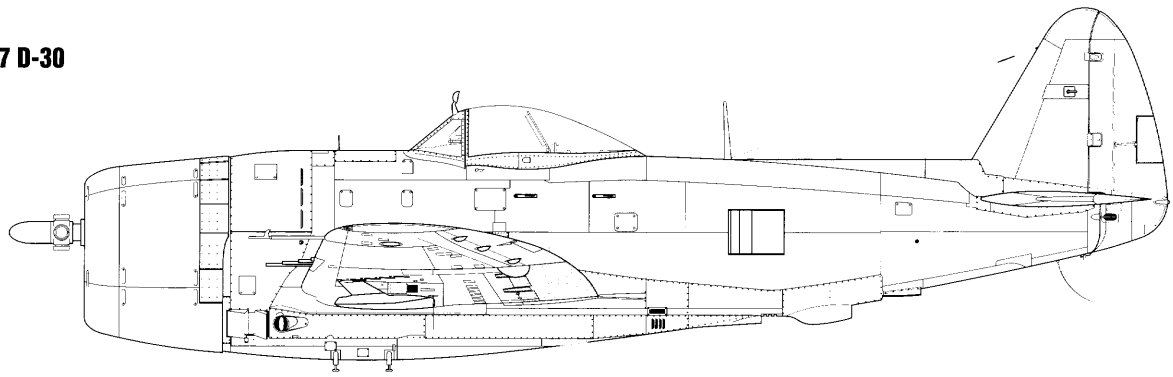
Republic P-47 B - P-47 D-40, wykaz zmian zewnętrznych w wersjach samolotu
Republic P-47 B - P-47 D-40, specification of external changes

Arkusz 22
Sheet 22

0 0,5 1 2 3 4 4,5

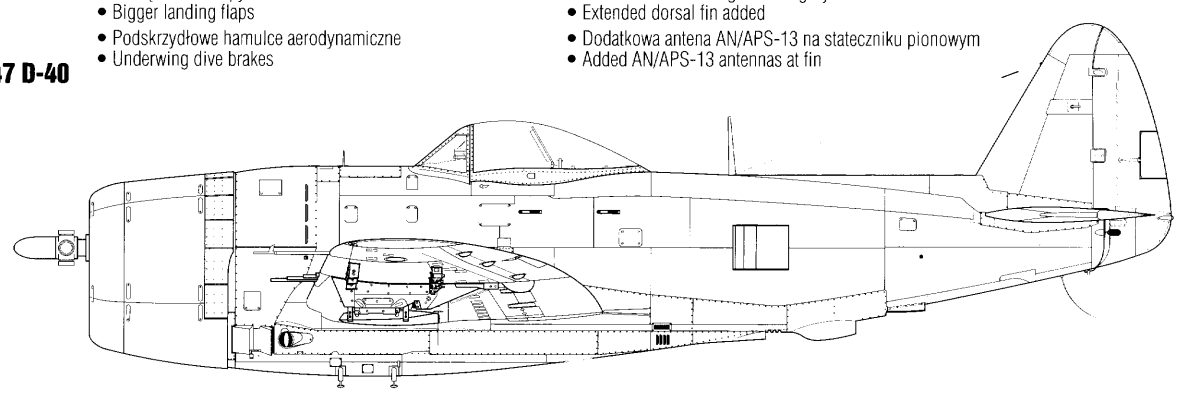
Skala/scale 1/72

Republic P-47 D-30

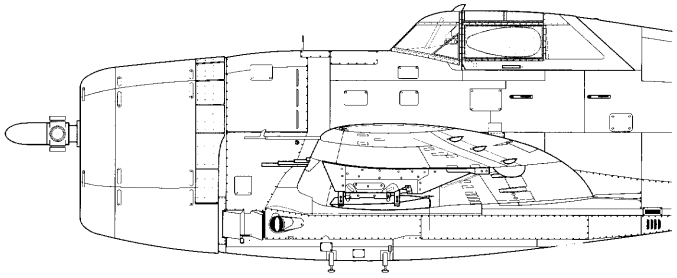


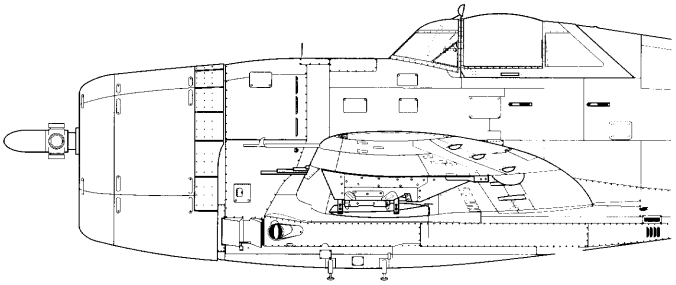
- Przedłużona listwa ogonowa z góry kadłuba
- Extended dorsal fin added
- Powiększone klapy
- Bigger landing flaps
- Podskrzydłowe hamulce aerodynamiczne
- Underwing dive brakes
- Przeniesione podskrzydłowe światło do lądowania
- Landing reflector moved to wing tip
- Przedłużona listwa ogonowa z góry kadłuba
- Extended dorsal fin added
- Dodatkowa antena AN/APS-13 na stateczniku pionowym
- Added AN/APS-13 antennas at fin

Republic P-47 D-40

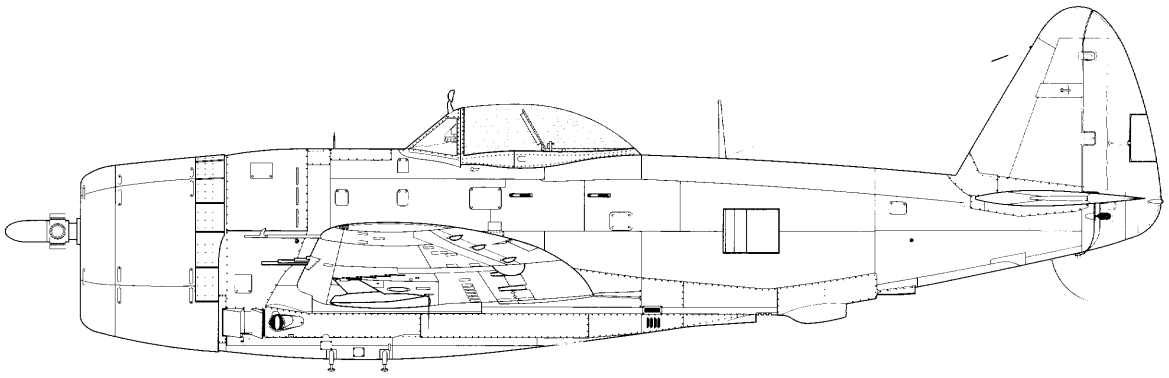


- 10 rakietowych zaczepów podskrzydłowych montowanych standardowo
- 10 rocket underwings racks as standard equipment





- Republic P-47, alternatywne typy kabin stosowane na samolotach
- Alternative variants of canopies as used on Republic P-47's



Zmiany / changes

Opracowanie i rysunki: © Maciej Noszczak 2005

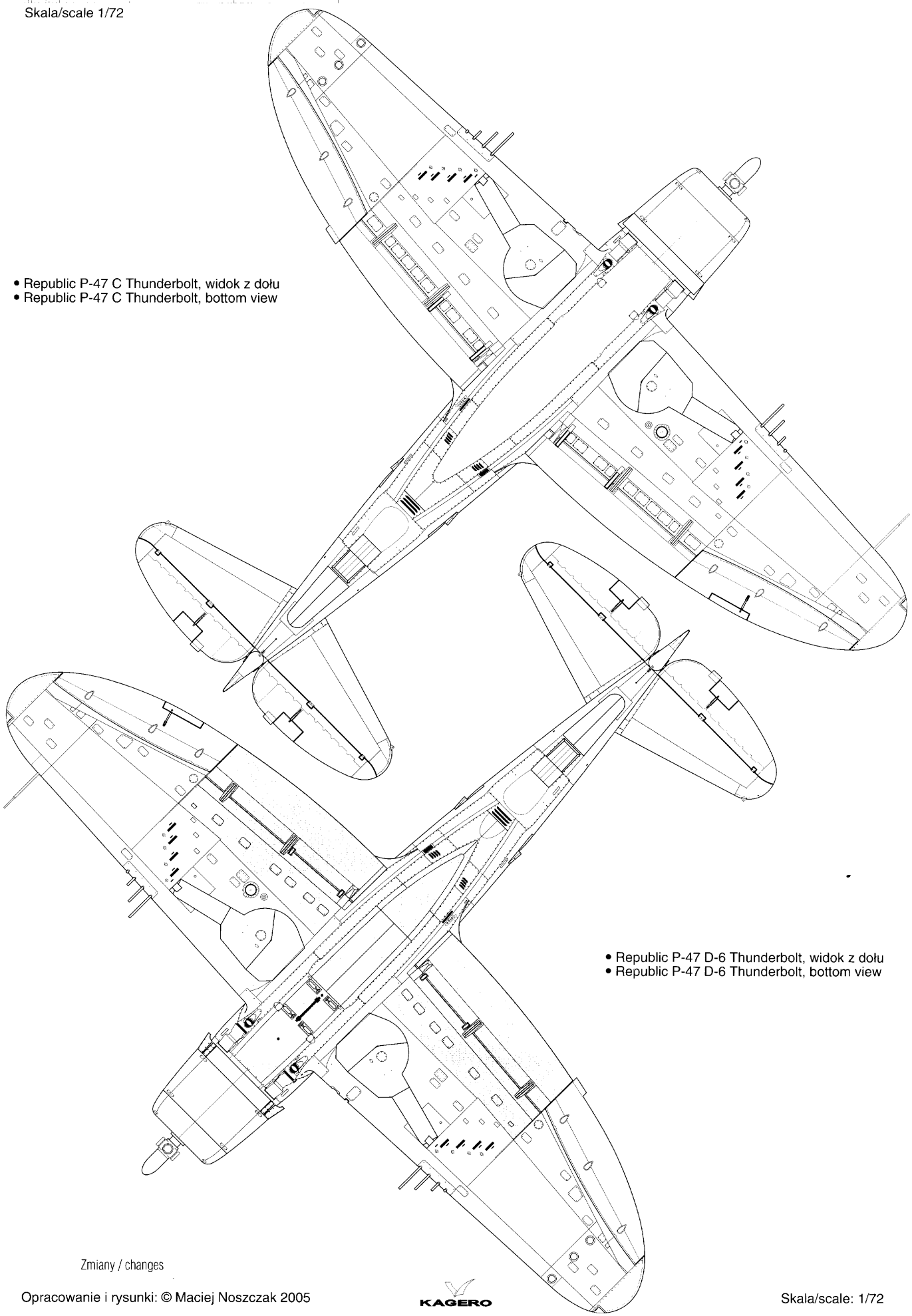
KAGERO

Skala/scale: 1/72

Republic P-47 B - P-47 D-40, wykaz zmian zewnętrznych w wersjach samolotu
Republic P-47 B - P-47 D-40, specification of external changes

0 0,5 1 2 3 4 4,5

Skala/scale 1/72



• Republic P-47 C Thunderbolt, widok z dołu
• Republic P-47 C Thunderbolt, bottom view

• Republic P-47 D-6 Thunderbolt, widok z dołu
• Republic P-47 D-6 Thunderbolt, bottom view

Zmiany / changes

Opracowanie i rysunki: © Maciej Noszczak 2005

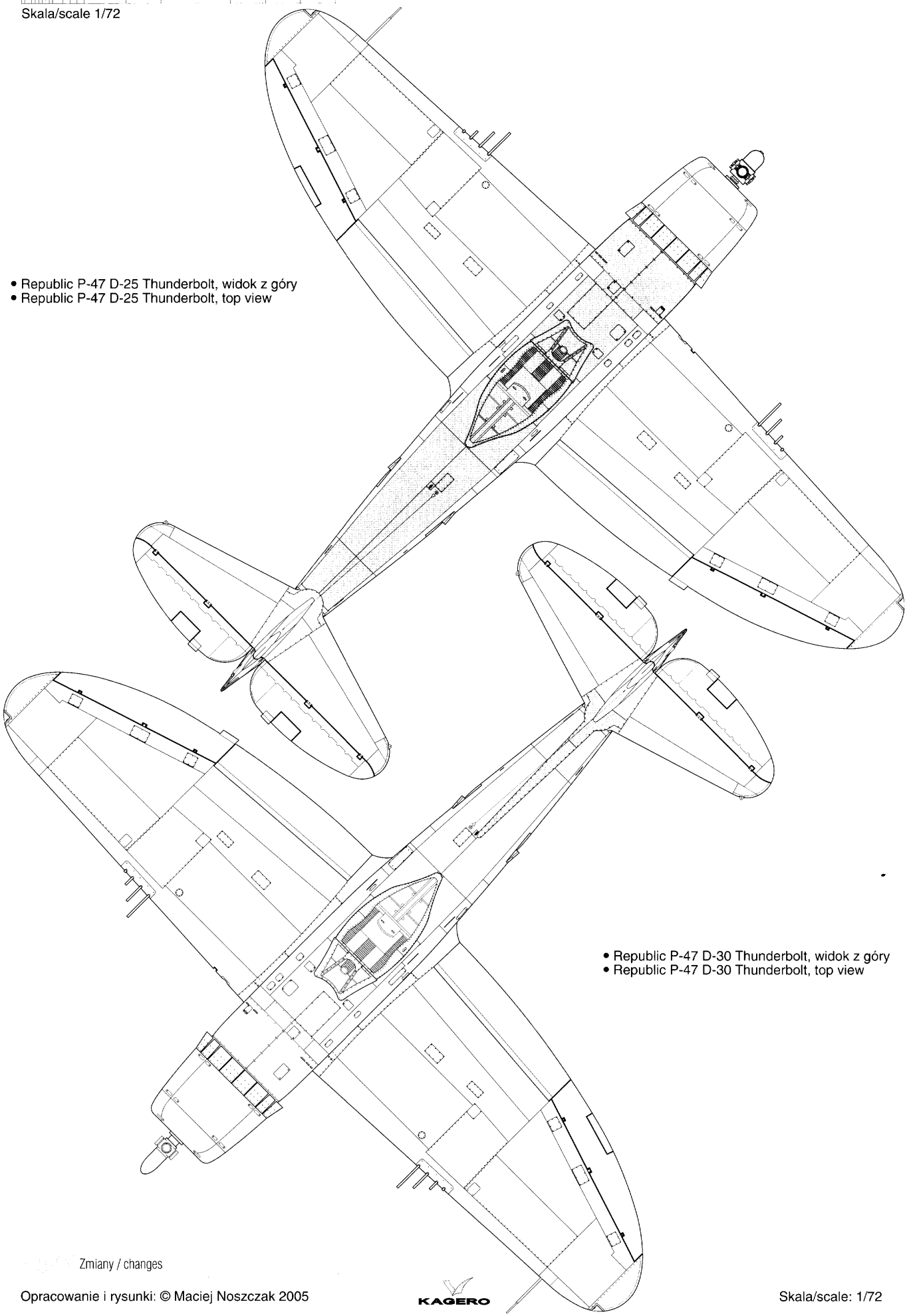
KAGERO

Skala/scale: 1/72

Republic P-47 B - P-47 D-40, wykaz zmian zewnętrznych w wersjach samolotu
Republic P-47 B - P-47 D-40, specification of external changes

0 0,5 1 2 3 4 4,5

Skala/scale 1/72



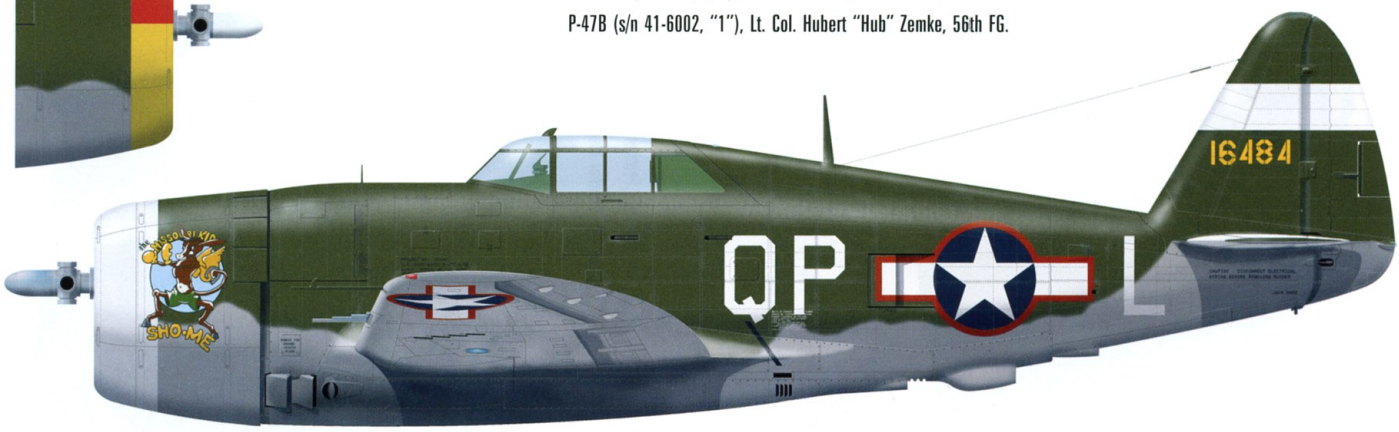
- Republic P-47 D-25 Thunderbolt, widok z góry
- Republic P-47 D-25 Thunderbolt, top view

- Republic P-47 D-30 Thunderbolt, widok z góry
- Republic P-47 D-30 Thunderbolt, top view

Zmiany / changes

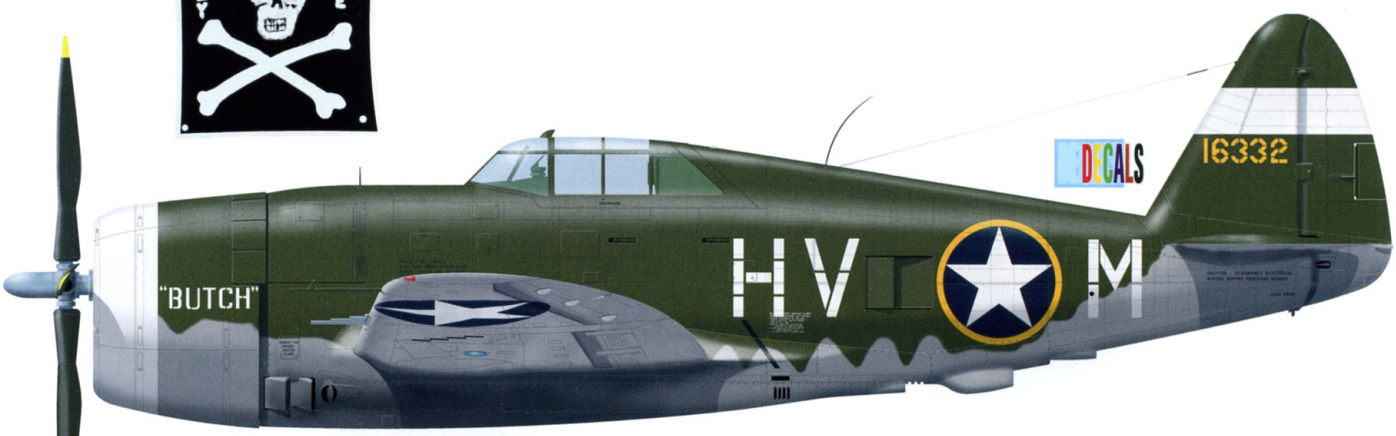
Opracowanie i rysunki: © Maciej Noszczak 2005

P-47B (41-6002, „1"), Lt. Col. Hubert „Hub" Zemke, 56 FG.
P-47B (s/n 41-6002, "1"), Lt. Col. Hubert "Hub" Zemke, 56th FG.

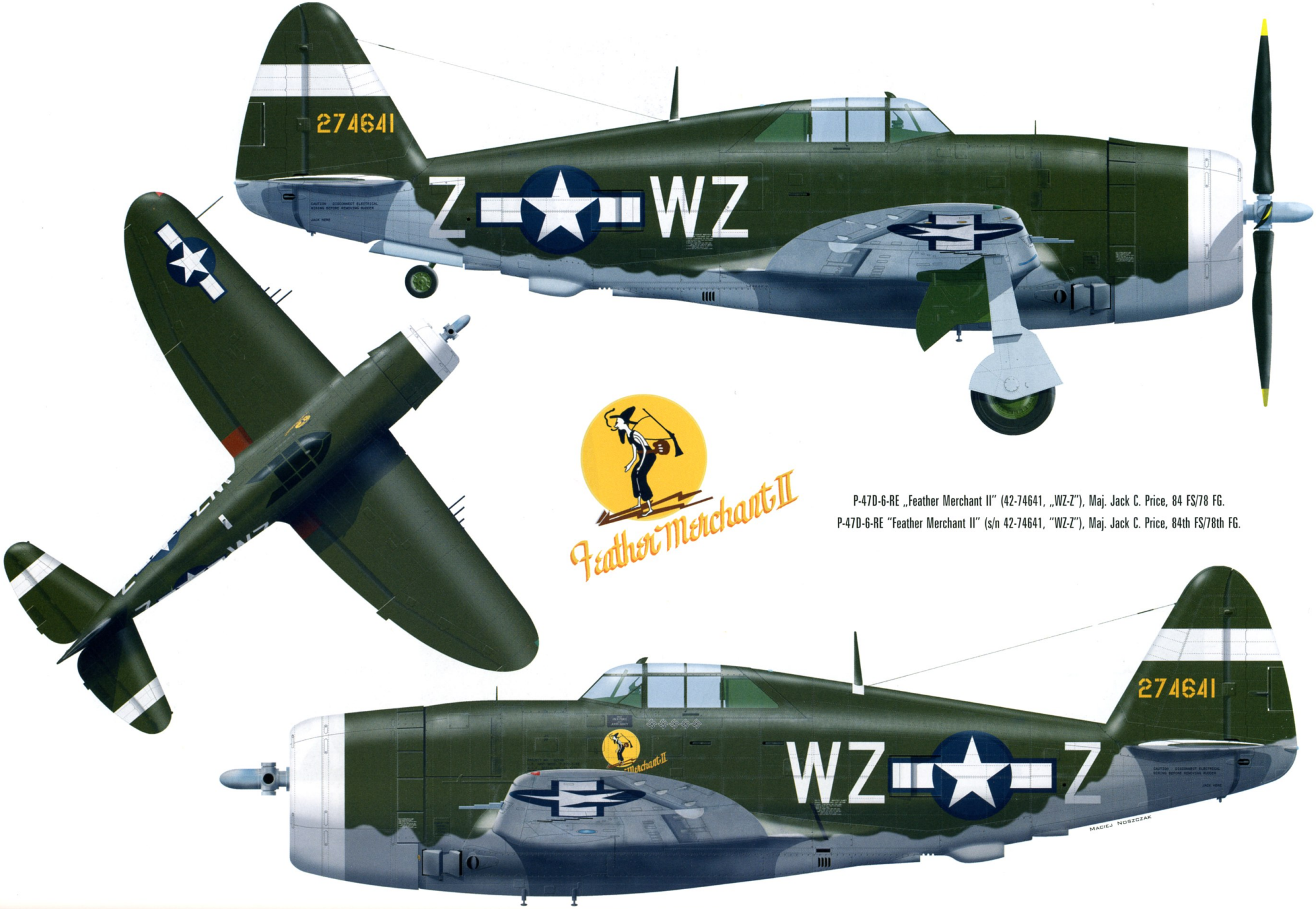


P-47C-5-RE „The Missouri Kid – Sho Me" (41-6484, „QP-L"), Lt. Ralph „Kidd" Hofer, 334 FS/4 FG.
P-47C-5-RE "The Missouri Kid – Sho Me" (s/n 41-6484, "QP-L"), Lt. Ralph "Kidd" Hofer, 334th FS/4th FG.

P-47C-5 „Holy Joe" (41-6584, „UN-E"), Lt. Joe Egan, 63 FS/56 FG.
P-47C-5 "Holy Joe" (s/n 41-6584, "UN-E"), Lt. Joe Egan, 63rd FS/56th FG.



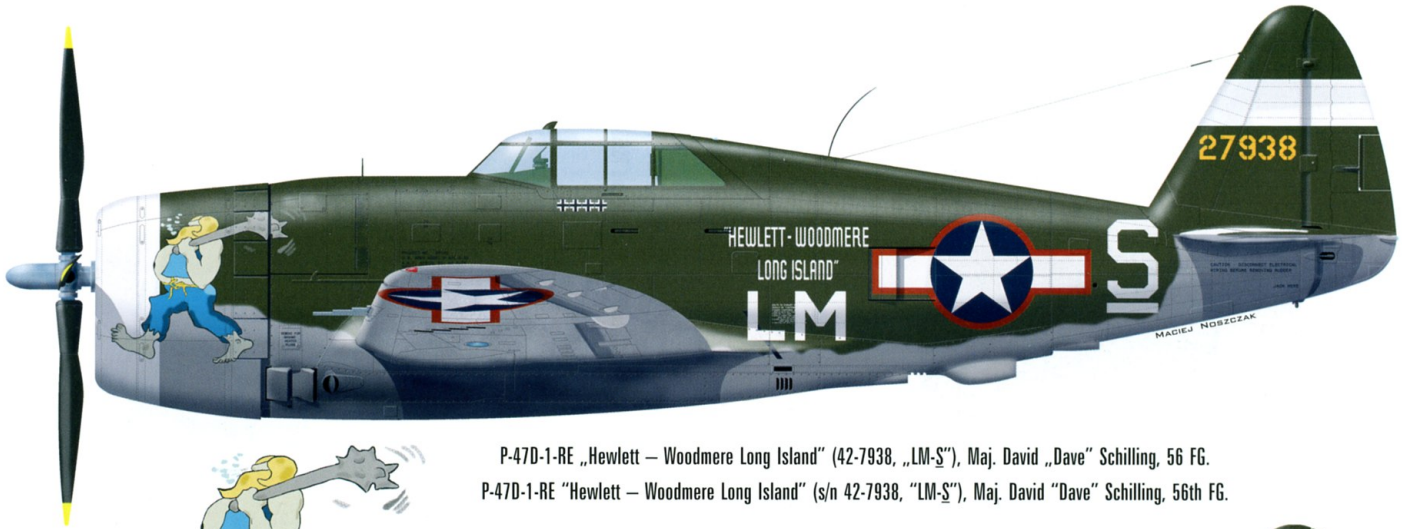
P-47C-5-RE „Butch" (41-6332, „HV-M"), Maj. Loren „Mac" McCollom, 61 FS/56 FG.
P-47C-5-RE "Butch" (s/n 41-6332, "HV-M"), Maj. Loren "Mac" McCollom, 61st FS/56th FG.



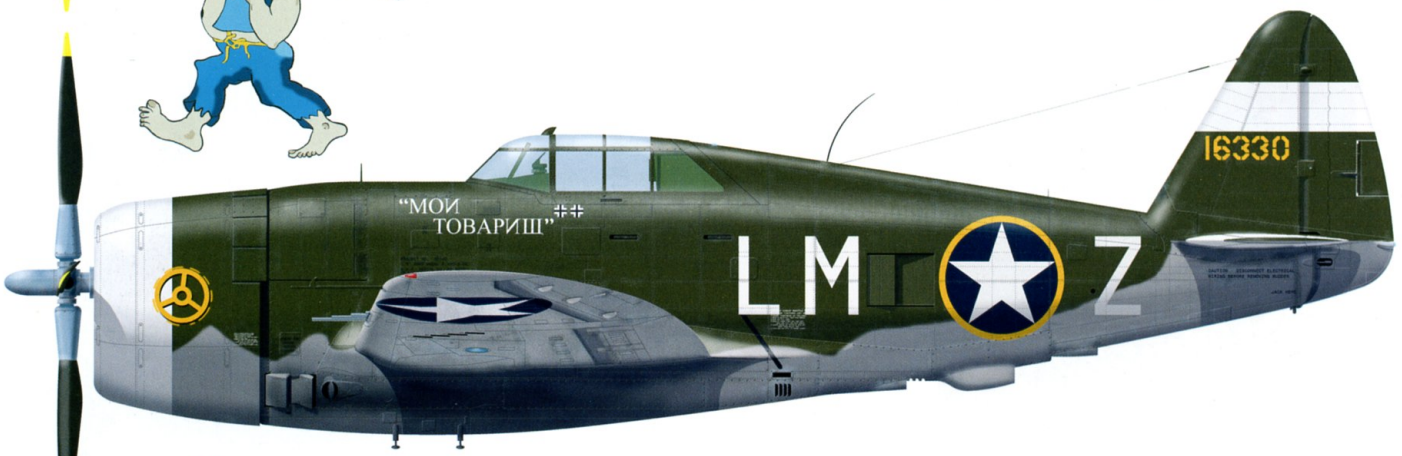
P-47D-6-RE „Feather Merchant II" (42-74641, „WZ-Z"), Maj. Jack C. Price, 84 FS/78 FG.
P-47D-6-RE "Feather Merchant II" (s/n 42-74641, "WZ-Z"), Maj. Jack C. Price, 84th FS/78th FG.

P-47D-22-RE „Stalag Luft III – I Wanted Wings/Button Nose" (42-26298, „LM-A"), Lt. Albert Knafelz, 62 FS/56 FG.

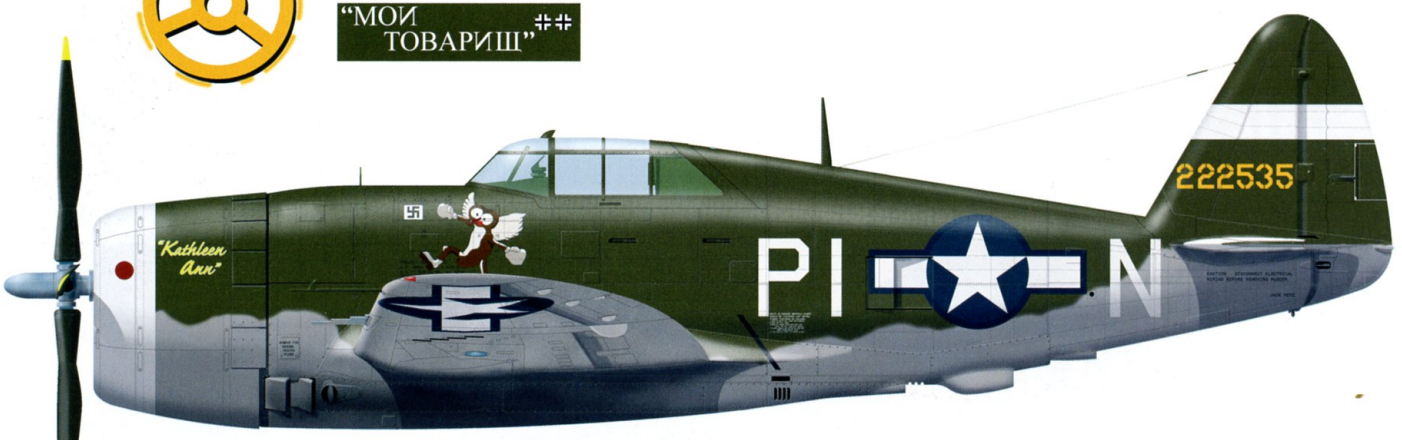
P-47D-22-RE "Stalag Luft III – I Wanted Wings/Button Nose" (s/n 42-26298, "LM-A"), Lt. Albert Knafelz, 62nd FS/56th FG.



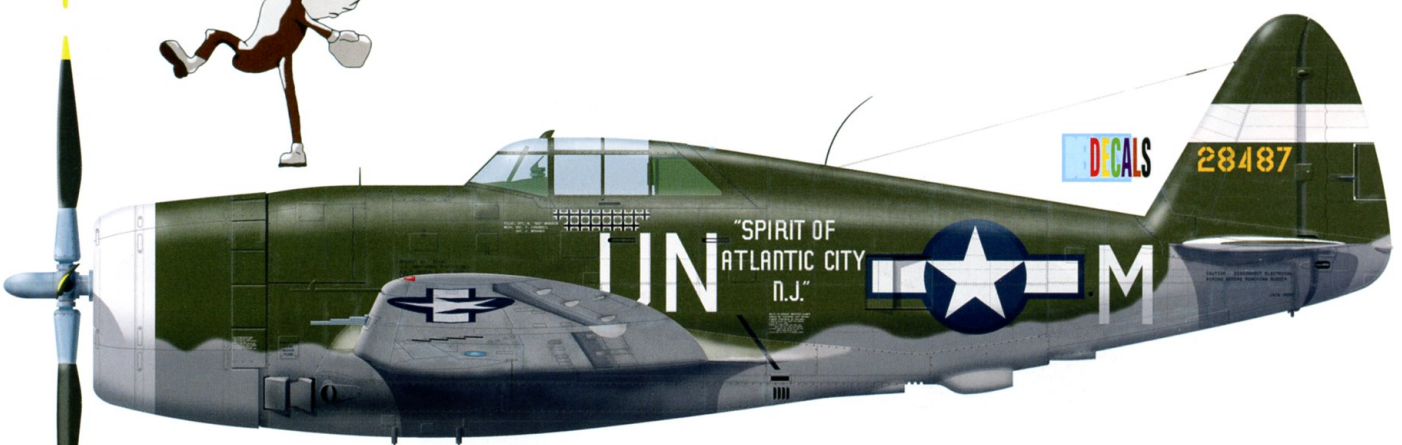
P-47D-1-RE „Hewlett – Woodmere Long Island" (42-7938, „LM-S"), Maj. David „Dave" Schilling, 56 FG.
P-47D-1-RE "Hewlett – Woodmere Long Island" (s/n 42-7938, "LM-S"), Maj. David "Dave" Schilling, 56th FG.



P-47C-5-RE „MOJ TOWARISZCZ" (41-6330, „LM-Z"), Lt. Col. Hubert „Hub" Zemke, 56 FG.
P-47C-5-RE "MOY TOVARISHCH" (s/n 41-6330, "LM-Z"), Lt. Col. Hubert "Hub" Zemke, 56th FG.



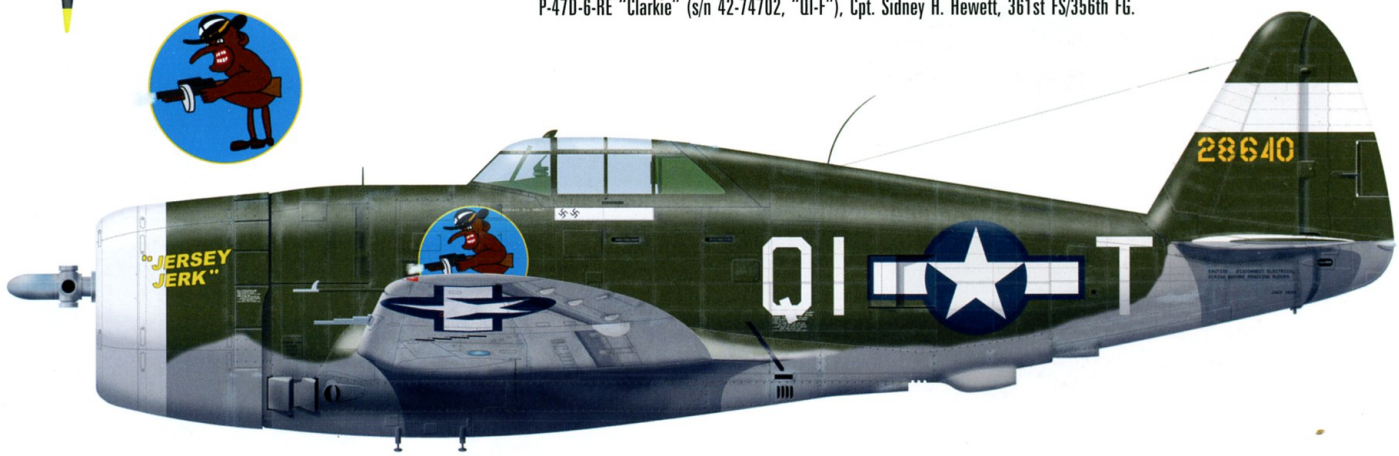
P-47D-2-RA „Kathleen Ann" (42-22535, „PI-N") Cpt. Raymond R. Withers, 360 FS/356 FG.
P-47D-2-RA "Kathleen Ann" (s/n 42-22535, "PI-N") Cpt. Raymond R. Withers, 360th FS/356th FG.



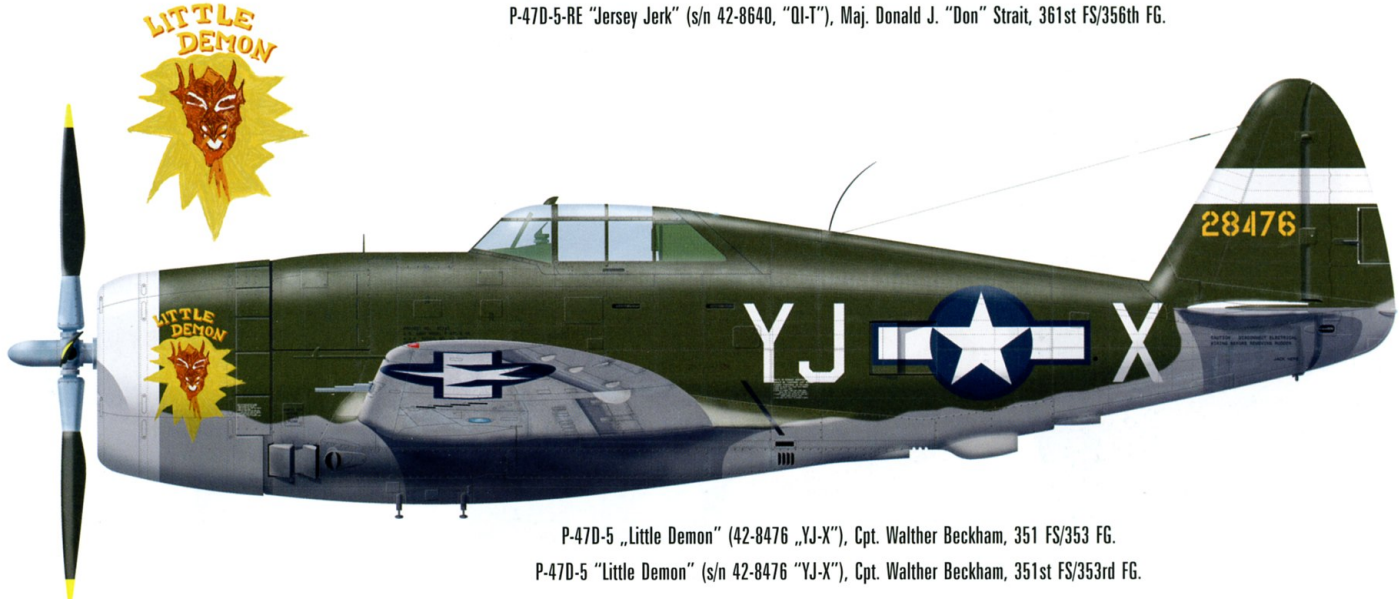
P-47D-5-RE „Spirit of Atlantic City, N.J." (42-8487, „UN-M"), Cpt. Walker „Bud" Mahurin, 63 FS/56 FG.
P-47D-5-RE "Spirit of Atlantic City, N.J." (s/n 42-8487, "UN-M"), Cpt. Walker "Bud" Mahurin, 63rd FS/56th FG.

P-47D-10-RE „Pengie II" (42-75140, „HV-M"), F/Lt Bolesław „Mike" Gładych, 61 FS, 56 FG.
P-47D-10-RE "Pengie II" (s/n 42-75140, "HV-M"), F/Lt Bolesław "Mike" Gladych, 61st FS, 56th FG.

P-47D-6-RE „Clarkie" (42-74702, „QI-F"), Cpt. Sidney H. Hewett, 361 FS/356 FG.
P-47D-6-RE "Clarkie" (s/n 42-74702, "QI-F"), Cpt. Sidney H. Hewett, 361st FS/356th FG.



P-47D-5-RE „Jersey Jerk" (42-8640, „QI-T"), Maj. Donald J. „Don" Strait, 361 FS/356 FG.
P-47D-5-RE "Jersey Jerk" (s/n 42-8640, "QI-T"), Maj. Donald J. "Don" Strait, 361st FS/356th FG.



P-47D-5 „Little Demon" (42-8476 „YJ-X"), Cpt. Walther Beckham, 351 FS/353 FG.
P-47D-5 "Little Demon" (s/n 42-8476 "YJ-X"), Cpt. Walther Beckham, 351st FS/353rd FG.

James Crow coll.

P-47D-23-RA „Had it" (42-27908 „X-46") z 86 FS/79 FG.

P-47D-23-RA "Had it" (s/n 42-27908 "X-46") of the 86th FS/79th FG.

MACIEJ NOSZCZAK

P-47D-21-RE „Penrod & Sam" (42-25512, „LM-Q"), Maj. Robert „Bob" Johnson, 62 FS/56 FG.
P-47D-21-RE "Penrod & Sam" (s/n 42-25512, "LM-Q"), Maj. Robert "Bob" Johnson, 62nd FS/56th FG.

P-47D-6-RE „Okie" (42-74753, „WZ-J"), Maj. Quince L. Brown, 84 FS/78 FG.
P-47D-6-RE "Okie" (s/n 42-74753, "WZ-J"), Maj. Quince L. Brown, 84th FS/78th FG.

James Crow coll.

Maj. Francis „Gabby" Gabreski z 61 FS/56 FG w kabinie swojego P-47D-11-RE (42-75510, "HV-A"). Pod kokpitem oznaczenia ośmiu zwycięstw, co sugeruje, że zdjęcie zrobiono 30 stycznia 1944 roku. Swoje ósme zwycięstwo Gabreski odniósł 29 stycznia, następne (jeszcze nie zaznaczone) dzień później.

Maj. Francis "Gabby" Gabreski of the 61st FS/56th FG in the cockpit of his P-47D-11-RE (s/n 42-75510, "HV-A"). There are eight "victory flags" under the cockpit, which suggests that the picture was taken on 30th January 1944. Gabreski scored his eighth victory on 29th January, with another (not marked yet) one day later.

James Crow coll.

P-47D-22-RE „Belle of Belmont" (42-26293, „UN-L"), samolot Lt. Armanda L. Laflama z 63 FS/56 FG, kołuje na start na lotnisku Boxted.

P-47D-22-RE 'Belle of Belmont' (s/n 42-26293, "UN-L"), the regular mount of Lt. Armand L. Laflam of the 63rd FS/56th FG, taxies out at the Boxted airfield.

Ten P-47D-2-RE („HV-J") z numerem 42-7960 należał do Maj. Jamesa „Jima" Cartera, dowódcy 61 FS w 56 FG.

This P-47D-2-RE (s/n 42-7960, "HV-J") was the mount of Maj. James "Jim" Carter, CO 61st FS/56th FG.

James Crow coll.

P-47D jednego z asów 61 FS/56 FG (pod kabiną widoczne oznaczenia sześciu zwycięstw), wiosna 1944 roku. Czerwona osłona silnika oznaczała przynależność do 61 FS.

P-47D of one of the 61st FS/56th FG aces (note six victory marks under the cockpit). The red cowl band served to distinguish 61st Fighter Squadron aircraft.

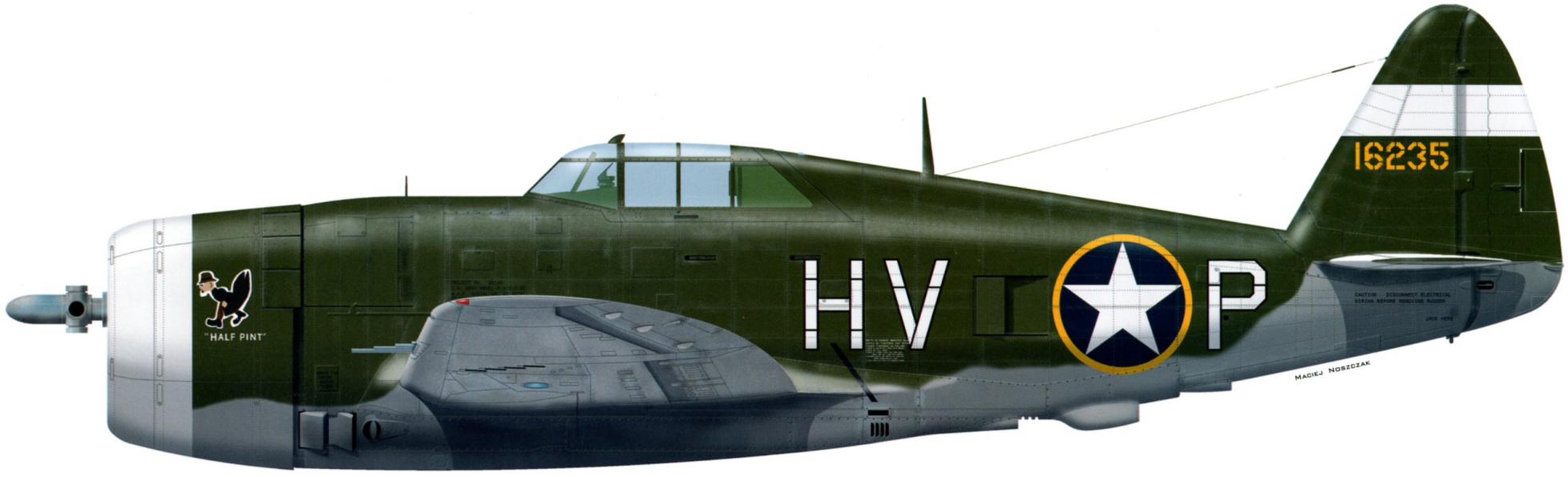
James Crow coll.

Z lotniska Halesworth do kolejnej misji startuje P-47D-15-RE (42-76249) pilotowany przez Maj. Geralda W. „Jerry" Johnsona z63 FS/56 FG. Podczas II WŚ „Jerry" Johnson zestrzelił 16,5 samolotu przeciwnika.

Maj. Gerald W. "Jerry" Johnson of the 63rd FS/56th FG, lifting his P-47D-15-RE (s/n 42-76249) off the Halesworth runway for yet another sortie. By VE-day, "Jerry" Johnson had scored 16.5 victories against the Luftwaffe.

James Crow coll.

ISBN 83-89088-67-3



P-47C-2-RE Half Pint (41-6235, „HV-P"), Lt. Robert „Bob" Johnson, 61 FS/56 FG.
P-47C-2-RE 'Half Pint' (s/n 41-6235, "HV-P"), Lt. Robert "Bob" Johnson, 61st FS/56th FG.

P-47D-10-RE Boche Buster/Rozzie Geth (s/n 42-75207, „LM-C"), Lt. Fred J. Christensen, 62 FS/56 FG.
P-47D-10-RE 'Boche Buster/Rozzie Geth' (s/n 42-75207, "LM-C"), Lt. Fred J. Christensen, 62nd FS/56th FG.